ГРАН-ПРИ ВЕЛИК, КАК НИКОГДА: 49 НОВИНОК › 223
№ 8 (974)
АВГУСТ 2012
За рулем
МОСКОВСКИЙ АВТОСАЛОН ПЕРЕД ПРЕМЬЕРОЙ › 12
SKODA RAPID СДЕЛАЮТ В РОССИИ › 50
СУПЕРТЕСТ БЕНЗИНЫ СО ВСЕЙ СТРАНЫ › 122
E820УМ 197 RUS
У НАС – ПЕРВЫЙ СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ › 24
PEUGEOT 408
KIA RIO 4 МАШИНЫ В НАГРАДУ ЧИТАТЕЛЯМ › 4
ГОД БЕЗОПАСНОСТИ: НАДЕВАЙ ЖИЛЕТ! › 166
«СОБОЛЬ» ВСТУПАЕТ НА ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ › 188
ШИНЫ ПРОХОДЯТ ДОПИНГ-КОНТРОЛЬ › 132
ISSN 0321-4249
9 770321 424007 12008

За рулем

№08 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 974-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский,
Михаил Гзовский, Максим Гомянин,
Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов,
Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин,
Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Конон,
Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор),
Александр Мандрусов (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта),
Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец,
Екатерина Параньян, Сергей Патмар
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин,
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 420 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

ЕСЛИ НЕ ВЫ – ТО КТО ЖЕ?

Антон Чуйкин, главный редактор

Как они будут голосовать за лучшие машины, если на них не ездили? Такой вопрос приходится слышать по поводу Гран-при «За рулем». «Они» – это вы, уважаемые читатели.

Действительно, как можно поездить на машине, если она, например, на российский рынок выходит только осенью? И мыслимое ли дело – откатать пять десятков автомобилей? Вопросы, на первый взгляд, справедливые. Тем не менее мы стоим на своем: в Гран-при участвуют машины, которые дебютируют в России в течение 2012 года. Их сейчас – 49 штук, больше, чем когда-либо прежде! Все на подбор – действительно новинки, у которых под совершенно новыми или обновленными кузовами скрывается новая начинка. Простите за обилие «новых», но это так и есть. В этом году условие конкурса – машина должна быть решительно новой – выполнить оказалось легко: производители расщедрились букетом значимых премьер.

Итак, автомобили – новые, голосуют – читатели. Пусть они в самом деле не провели тест-драйв, зато осведомлены о машинах из наших публикаций. Аудитория ЗР, я в этом совершенно уверен, состоит из экспертов, которые хорошо владеют техникой, знают рынок и вполне способны выбрать лучшее. Ведь покупаете же вы себе машины! Именно это – смоделировать покупку – мы и предлагаем сделать в рамках голосования за будущих обладателей Золотых Пегасов.

Вы не просто показываете – вы формируете ожидания рынка. Гран-при определяет потенциал модели. Потребитель редко ошибается. Именно поэтому моделям-победителям мы присваиваем титул лучших машин 2013 года. И они подтвердят его статистикой продаж следующих 12 месяцев, вот увидите.

Господа эксперты, за работу. В этом году Гран-при масштабен, как никогда: 49 машин, 13 классов. В конце журнала вас ждет каталог, правила голосования и анкета. За следующие четыре месяца марафон Гран-при соберет, я не сомневаюсь, десятки тысяч читателей.

Которые не останутся без награды. Традиционные призы «За рулем» во всей красе представлены на следующей странице. Переворачивайте, не тяните!

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

ПРИЗЫ читателям-участникам голосования ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»!

НОВЫЙ KIA RIO

– современный автомобиль российской сборки для наших читателей! В базовой комплектации – экономичный мотор мощностью 107 сил, бортовой компьютер, аккумулятор увеличенной мощности, системы предупреждения об экстренном торможении и антиблокировочная, подушки безопасности, кондиционер, дорожный просвет в 160 мм. Кузов машины обработан антикоррозионным покрытием. Девять вариантов окраски кузова.

Подробности – в конце номера. К участию принимаем анкеты, отправленные до 24 ноября.

АВТОМОБИЛЯ «КИА-РИО» ОБРЕТУТ СВОИХ ХОЗЯЕВ 24 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА*.

Редакция благодарит **KIA MOTORS RUS** за предоставленные в качестве призов автомобили

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

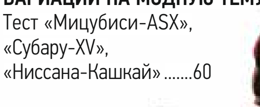
***Официальная дата розыгрыша автомобилей среди читателей, заполнивших и выславших анкеты и таблицы для голосования в ГРАН-ПРИ «За рулем» – 2013.**

За рулем.рф

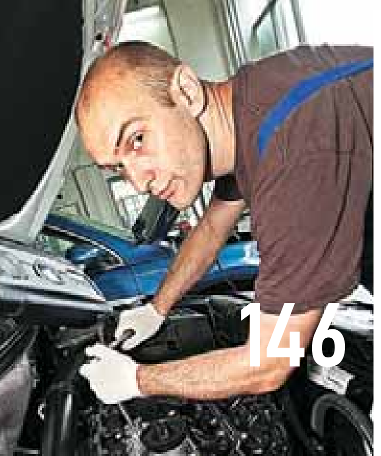
СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 08

60

78



74

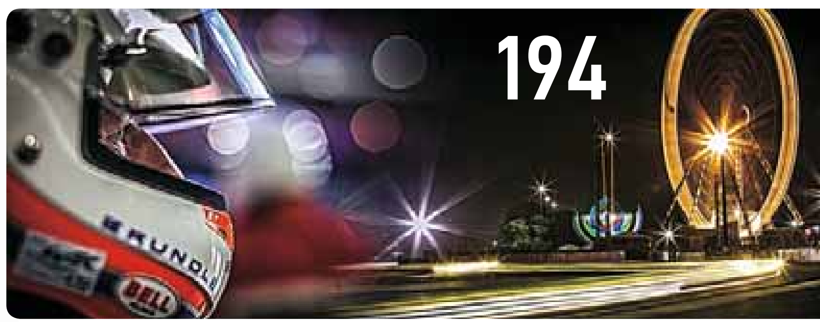


СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 08

34

44

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 08



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.

МОСКОВСКИЙ АВТОСАЛОН

Анонс Московского международного автосалона **Кирилл Милешкин** и **Максим Сачков** готовили задолго до открытия выставки. Многие производители не спешили раскрывать карты. Поэтому наши эксперты, опираясь на имеющуюся достоверную информацию, составили собственные прогнозы. И если все они сбудутся, ММАС-2012 станет одним из интереснейших российских автосалонов.

Снять лишние килограммы и при этом обеспечить достаточную жесткость конструкции «БМВ-i8 Спайдер» позволил легкий пластиковый кузов, армированный углеродным волокном. Основные элементы шасси и трансмиссии сделаны из алюминия. Спереди расположен 96-киловаттный электродвигатель, а бензиновый трехцилиндровый турбомотор в 164 кВт/223 л.с. вращает задние колеса.

Приоритетным рынком для седана «Ауди-А3» станет Китай. Но трехобъемные кузова любят и в России. Решится ли «Ауди» привезти новинку в Москву? Скоро узнаем.

«Киа-К9» выглядит очень достойно, оснащен 3,3- или 3,8-литровым двигателем V6, восьмиступенчатым автоматом, полным набором устройств для комфорта и безопасности. Правда, помня о ценах на «Киа-Сид», опасаемся даже думать о стоимости флагмана.

ПОЖАЛУЙТЕ В ЛЮКС

Большая немецкая тройка порадует посетителей ММАС-2012 не только российскими дебютами. «Мерседес-Бенц» привезет пускай не самую значимую, но все-таки мировую премьеру. Весной на автосалоне в Нью-Йорке представили обновленный GL, а московский подиум украсит заряженная версия 63 от AMG. Из российских премьер – новый «В-класс», «бешеный кирпич» G63 AMG и концепт «Стайл Купе» (Style Coupe) – маленький CLS на платформе «А-класса».

Обновленная «семерка» БМВ уже поступила в продажу, но Москва станет для нее первым салонным показом. А вот концепт «БМВ-i8 Спайдер» Европа увидит впервые. Это открытая версия гибридного спорткара из перспективного поколения i, включающего в себя экологичные и высокотехнологичные модели.

«Ауди» привезет новое поколение заряженных моделей – S6, S7, S8. Но куда больше интереса должна вызвать мировая премьера. Какая? Пока неизвестно. Возможно, самая маленькая «эска» или универсал «А3 Спортбек». А может быть, даже RS7, о появлении которого также ходят слухи.

Пятиметровый семиместный кроссовер «Инфинити-JX35» уже продается на американском рынке, а вскоре появится и у российских дилеров. За океаном цены стартуют с 40 тыс. долларов. У нас примерно в полтора раза дороже. Точнее? Приходите на стенд и узнаете. «Лексус» тоже не раскрывает всех секретов, но с большой долей вероятности в Москве продемонстрируют ES нового поколения, недавно засветившийся на автосалоне в Нью-Йорке.

«Киа» обещает показать свой новый флагман – пятиметровый седан K9, построенный на заднеприводной платформе «Хёндай-Генезис».

ОТКРОЕТСЯ В АВГУСТЕ

Новый «Лексус-ES» лицом больше похож на GS и RX, формы стали более замысловатыми, а в осанке появилась тяжеловесность. Он подрос почти во всех измерениях, однако благодаря современным технологиям скинул почти 100 кг.

ВЫХОДЯТ ИЗ ТЕНИ

Две марки скоро перестанут быть серыми на российском рынке. Кто бы мог подумать еще несколько лет назад, что в Россию официально повезут «смарты»! Однако время пришло, и уже с этого года автомобили будут продавать через дилерскую сеть «Мерседеса». А кто вторая? Подтвержденной информации пока нет, но, скорее всего, именно на Московском международном автосалоне состоится презентация марки «Акура», которая, по последним данным, должна появиться на нашем рынке в 2014 году. Хотя возможно, что сроки скорректируют и премиум-сегмент пополнится еще одним конкурентом.

Хотя китайский «Ситроен-C4 L» и метит в класс доступных седанов, его не преминули украсить вогнутым задним стеклом в стиле C5 и C6. По гамме силовых агрегатов и комплектаций автомобиль, насколько возможно, разведут с родственным «Пежо-408».

Бразильский седан «Шевроле-Кобальт» будут собирать в России или наладят поставки с завода «Джи-Эм» в Узбекистане.

Автомобиль уже с середины весны продается в Корее. К моменту появления в России он сменит безликий индекс на имя собственное.

На автосалоне собираются обнародовать цену на бизнес-седан «Шевроле-Малибу» (ЗР, 2012, № 5), который с сентября появится у дилеров. Интересно, разочаруют или порадуют? А «Тойота» представит свой лакомый кусочек – «Кэмри» в бюджетной (дешевле миллиона рублей) комплектации «Стандарт» с 2-литровым двигателем и автоматом.

Не поверите – мировую премьеру обещает «Ягуар». Честно, теряемся в догадках. Неужели в Москву привезут новый родстер «F-Тип», который в юношестве был концептом C-X16? Или это всего-навсего лимузин XJ с новыми моторами?

Новинку мирового масштаба выставит и родственник «Ягуара» «Ленд-Ровер». Новый «Рейндж-Ровер» прибавил почти во всех измерениях, но благодаря сверхлегкому кузову сбросил чуть ли не полтонны в сравнении с предшественником.

Европейскую премьеру сыграет «Порше», выставив самую быструю версию «Кайен GTS» (материал читайте в этом номере). Она, пожалуй, самая быстрая не только среди вседорожников «Порше», но и среди всех остальных одноклассников. Разгон до 100 км/ч занимает всего 5,4 с, а максимальная скорость доходит до 260 км/ч. Обставить соперницу сможет разве что «Джип»: «Гранд Чероки SRT8» с двигателем HEMI V8 объемом 6,4 л (465 л.с.) набирает сотню за 4,8 с.

БЛИЖЕ К НАРОДУ

В массовом сегменте, как и все последние годы, будут царствовать седаны. Производители отвечают на спрос, но ярче всех выступит альянс PSA: сразу три новинки. «Пежо» покажет

Под капотом «Инфинити-JX» хорошо известный силовой агрегат от «Ниссана-Мурано» – 3,5-литровый 265-сильный бензиновый двигатель с вариатором. В Старом Свете этот гигант ни к чему, однако в России ему будут рады.

Главная новинка «Опеля» – рестайлинговая «Астра», спектр кузовов которой дополнен седаном. Примерно в той же ценовой группе играет и другая новинка – кроссовер «Опель-Мокка». Как говорится, выбирайте по потребностям.

«Мицубиси» отпразднует российский дебют «Аутлендера». Его сборку наладят в Калуге осенью, причем сразу по полному циклу. Продажи начнутся еще до открытия салона, и первые пришедшие машины будут родом из Японии.

модель 408, аналог от «Ситроена» носит индекс C4 L (обе машины намечено собирать в Калуге), их дополнит младший «Ситроен С-Элизе». А вот «Пежо-301» приберегут для парижской премьеры.

В следующем году россиянам предложат свежий «Бриз» от китайского «Лифана». К концу 2013-го компанию ему составит флагман марки в лице седана «Лифан-720», играющего в D-классе.

«Шевроле», то есть «Дженерал моторс», выкатит на суд россиян недорогой седан «Кобальт» 4,5-метровой длины. Его поддержат универсал «Круз», выходящий одновременно с рестайлингом семейства, и тяжелая артиллерия – вседорожник «Трейлблейзер» и его соплатформенник пикап «Колорадо». Увы, все они тянут на премьеры лишь европейского уровня.

«Киа» похвалится обновленным «Соренто», а хэтчбек «Сид» получит подкрепление в виде универсала SW. Можно робко надеяться на показ стильного «Про-Сида».

Зато «Сузуки» расщедрится на мировую премьеру «Гранд Витары». Будет ли соответствовать объем изменений в автомобиле статусу нового поколения, скоро узнаем.

Японцы из «Мазды» секретничают до последнего. Давайте предположим, что речь идет о новом поколении «шестерки». Все-таки это самая

Под капотом GL63 AMG 558-сильный 5,5-литровый бензиновый V8 с двойным наддувом.

В отсутствие «Шкоды-Рапид» попытайтесь высмотреть на стенде СЕАТа ее клон – лифтбек «Толедо». В Европе автомобиль предложат с бензиновыми и дизельными моторами отдачей 75–122 л.с.

«Хёндай» повторит для россиян апрельскую премьеру Нью-Йоркского автошоу, кроссовер «Санта-Фе». Автомобиль значительно прибавил во внешней привлекательности, так что с нетерпением ждем объявления цен.

интересная для нашего рынка модель. Возможно также, что роль гвоздя стенда отведут пикапу ВТ-50. Аналогичную позицию занял и «Фольксваген». У немцев, правда, с тузами в рукаве негусто. Стоит рассчитывать лишь на некий сюрприз специально для российского рынка. ЗР

P.S. Еще больше новинок с ММАС-2012 представлено на с. 223–240, в каталоге Гран-при «За рулем» – 2013.

АВТОВАЗ И ПРИМКНУВШИЙ

Полтора десятка машин увидят посетители стенда АВТОВАЗа. Помимо уже продающихся «Приоры», «Гранты», «Ларгуса» покажут рестайлинговые «калины». Кроме того, выставят очередную версию с автоматической коробкой передач, которой все никак не дождутся покупатели. Любопытный концепт-кар от главного дизайнера Стива Маттина станет родоначальником нового облика всех будущих моделей, увенчанных ладьей. Ведь до сих пор никакой преемственности в дизайне у разных поколений вазовских машин не было. Другой концепт (пока неизвестно, станет ли он серийным) – электромобиль «Эллада», построенный на базе «Калины». Запаса хода хватает на 140 км, а время зарядки аккумуляторов составляет восемь часов. Не обойдется и без гоночных машин: публике покажут спортивные версии двух моделей «Лады» – «Гранта Спорт» и «Калина Ралли».

Еще одна новинка, которая получит прописку на АВТОВАЗе, справит мировую премьеру на стенде «Ниссана», родственника по концерну. Наверное, вы догадались, что речь идет о модели «Алмера», спроектированной на логановской платформе В0. Бюджетный седан будут собирать в одном цехе с «Ладой-Ларгус». Старт производства новой машины намечен на конец этого года. Остальная информация держится в секрете, но представители фирмы обещают ответить на выставке на все вопросы.

У «Вольво» лишь российские премьеры. Универсал V60 и кроссовер XC60 предстанут в облике подзаряжаемых гибридов. Привезут и 508-сильный седан «Вольво-S60 Поулстар», построенный пока в единственном экземпляре (на фото).

САМЫЙ БЫСТРЫЙ «БЕНТЛИ»

На Гудвудском фестивале скорости сыграли мировую премьеру автомобиля «Бентли-Континенталь GT Спид».

Шестилитровый двигатель W12 мощностью 625 л.с. разгоняет его до 329 км/ч, а до сотни – за 4,2 с. В трансмиссии новинка: 8-ступенчатый автомат ZF. В автосалонах автомобиль появится в октябре.

ВТОРОЙ ЗАВОД «НОКИАН»

Второй российский завод компании «Нокиан тайрс» во Всеволожске начал (пока в тестовом режиме) производство шин Nokian Hakkapeliitta 7 размером 195/65R15. Официально предприятие откроют осенью, а пока оборудование проходит окончательную отладку. Всего здесь будет четыре линии производительностью по 1,5 млн. покрышек каждая. Ассортимент шин весьма широк: они предназначены не только для легковых авто, но и для легких грузовиков.

Вместе с уже работающим неподалеку первым предприятием (оно открылось семь лет назад) компания сможет выпускать ежегодно до 17 млн. шин, а обойдется это в 750 млн. евро суммарных инвестиций.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Прекращается совместная работа БМВ и «Дженерал моторс» в области разработки электромобилей на топливных элементах. Теперь эту технологию немцы намерены заимствовать у своего нового партнера – «Тойоты».

Японо-китайская инвестиционная группа, выкупившая активы обанкротившегося «Сааба», будет делать в Швеции электромобили на базе старой модели 9-3. Правда, им понадобится новое имя: права на использование торговой марки «Сааб» в сделку стоимостью 250 млн. долл. не входили.

Голландский филиал «Мицубиси», на котором собирали «Кольт», может обрести нового владельца. Переговоры о приобретении завода ведет БМВ. В случае успеха там наладят выпуск семейства «Мини»: британский завод марки давно работает на пределе.

Несмотря на слухи о возможном уходе Карлоса Гона в ближайшие пять лет с поста председателя правления компаний «Рено» и «Ниссан», он остается самым высокооплачиваемым менеджером в японской автопромышленности. За фискальный 2011–2012 год его доход составил 12,5 млн. долларов.

Развивающийся российский рынок видится спасением для многих автомобильных компаний на фоне кризиса продаж в еврозоне. Так, «Дженерал моторс» планирует удвоить мощности своего предприятия в Санкт-Петербурге.

Из-за увеличения производства гибридных автомобилей, а также растущего спроса на долговечные источники питания для ноутбуков цена на литий в последние десять лет увеличилась втрое. Ежегодный спрос на этот щелочной металл оценивается в 1 млрд. долларов.

«РЕНО-КЛИО»

Четвертое поколение «Рено-Клио» обойдется всего тремя цилиндрами: речь идет о новом двигателе Energy TCe 90 рабочим объемом всего 899 кубиков. Это не мешает ему благодаря турбонаддуву развивать 90 л.с. и крутящий момент 135 Н·м, зато позволяет обойтись всего 4,5 л бензина на сотню. Впрочем, будут под капотом и более традиционные моторы. Например, переработанный 1,5-литровый турбодизель (он еще экономичнее) и 1,2-литровый бензиновый движок в 120 сил.
Кроме агрегатов существенно обновились внешность и мультимедийное наполнение: система R-Link работает как планшетник с 7-дюймовым тачскрином, интегрированным в приборную панель. Впрочем, управлять многочисленными приложениями можно и не отрываясь от баранки – с помощью кнопок на ней или просто голосовыми командами.

«ЭМГРАНД» – СЕДАН ИЗ КИТАЯ

Седан D-класса «Джили-Эмгранд DC7» (вскоре последует и хэтчбек) намерен завоевать российский рынок с двигателями объемом 1,5 л (98 л.с.) либо 1,8 л (126 л.с.). Уже в этом году рассчитывают продать 20 тыс. таких авто, сумевших получить четыре звезды в крэш-тестах по методике EuroNCAP. Длина автомобиля 4635 мм при колесной базе 2650 мм. Предусмотрены две подушки безопасности, антиблокировочная система, кондиционер, доступен кожаный салон. В России дают гарантию на три года или 100 000 км пробега. Базовый «Эмгранд» обойдется в 399 тыс. рублей.

РЕКОРДЫ

1618 км за 24 часа – таков мировой рекорд для серийных автомобилей, установленный «Рено-ZOE». На протяжении суток его аккумуляторы 18 раз подзаряжали специальной системой «Хамелеон», позволяющей за полчаса восполнить 80% емкости.

16 мировых рекордов скорости в классе серийных авто с мотором от 850 до 1000 см³ установил «Форд-Фокус» с новым литровым двигателем «Эко-Буст». Перечислим лишь три из них: 176,168 км/ч на километровой дистанции с ходу, 113,522 км/ч на том же отрезке с места и 171,029 км/ч – средняя скорость за 24 часа.

76 автомобилей впервые в мире синхронно развернулись «по-полицейски» на кольце «Нюрбургринг» – факт зафиксирован в Книге рекордов Гиннесса в соответствующей номинации (Donut Drifting). Не помешала акции даже дождливая погода: уже вторая попытка оказалась удачной. Это тем более удивительно, что многие участники совершали такой маневр... впервые в жизни.

УМНЫЙ МАЛЫШ В РОССИИ

«Смарт» (по-английски «умник») с июля можно официально заказать в автосалонах. Купе длиной всего 2,69 м доступно в исполнениях «Пур» и «Пассион», с двигателями мощностью 71 и 84 л.с. Таким образом, Россия станет 46-й страной, где представлен этот автомобиль.

WiFi – ПРЯМО В САЛОНЕ

Доступ в Интернет по беспроводной связи в автомобиле бывает затруднителен из-за экранирующего действия кузова и стекол с металлизацией. В этом случае должен помочь специальный автомобильный роутер (UMTC CarRouter) компании «Дабендорф», создающий в салоне точку доступа WiFi одновременно для четырех устройств. Старенький ноутбук можно подключить к нему и через проводной LAN-порт. Роутер получает сигнал с помощью внешней антенны, что и решает проблему. Цена аппарата – около 300 евро.

«ШЕВРОЛЕ-СПИН»

Семиместный минивэн «Шевроле-Спин» появится в 2013 году. Новинка из Бразилии с мотором 1,8 Econo.Flex в 108 л.с. станет единственным в классе автомобилем с 6-ступенчатым автоматом, хотя есть и механическая версия. Как обещают, машина будет не только доступной, но и очень экономной в эксплуатации. При этом отделка интерьера роднит новинку с моделями более высокого класса.

Решение о поставках «Спина» в Россию пока не принято, а вот в ЮАР с ним уже можно повстречаться. Видимо, там демография больше подходит для массовых продаж многоместного семейного авто.

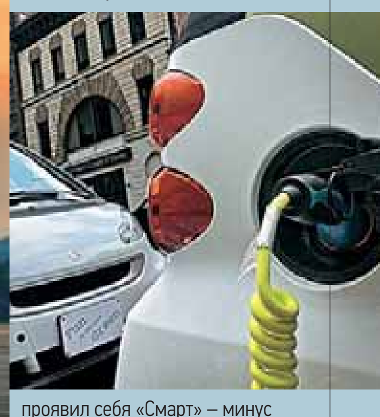
КОРОТКО

В Швеции объявлены недействительными номерные знаки с числом 666. В этой стране знаки закрепляются не за автомобилем, а за владельцем и изготавливаются с учетом его пожеланий. Первые три шестерки были зарегистрированы в 2007 году, и вот теперь полиция посчитала, что такие таблички «могут оскорбить чьи-то чувства».

Компания «Форд» нашла средство борьбы с пробками. Электронному ассистенту, автоматически поддерживающему минимальную дистанцию в заторе, неизвестно присущее человеку запаздывание реакции. По подсчетам фирмы, если таким устройством оснастят хотя бы четверть всех авто, потери времени уменьшатся на 37,5%! На «фордах» оно появится с 2017 года.

В Великобритании исследовали цветовые пристрастия птиц и установили: охотнее всего они гадят на автомобили красного цвета (18%), затем на синие (14%) и черные (11%). А вот «экологически»-зеленые авто имеют все шансы остаться чистыми: их предпочитает для своих грязных дел лишь 1% пернатых! Кстати, 55% владельцев не торопятся с мойкой, а зря: помет портит лакокрасочное покрытие.

В летний зной запас хода электромобилей заметно уменьшается: много энергии берет кондиционер. Так, при наружной температуре 30 °C он «съедает» в среднем 13% километров. Как показала проверка клуба ADAC, хуже всех в этом плане



проявил себя «Смарт» – минус 22,4%. Лучший – «Ниссан-Лиф»: его пробег уменьшился всего на 5,9%.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ «АУТЛЕНДЕР»

На Парижском автосалоне ожидают премьеру «Мицубиси-Аутлендер PHEV» – первого в мире серийного полноприводного «почти электромобиля» с запасом хода 800 км. Два электродвигателя (на передней оси и на задней) обеспечивают завидную проходимость при полном отсутствии выхлопа в режиме «Пур». А вот для дальних путешествий можно включить кнопку «Параллель», и тогда заработает небольшой ДВС, вращающий генератор. В итоге машина удовлетворит всех – и экологов, и любителей дальних поездок, и экономящих на топливе. На российском рынке эта мировая новинка появится в 2013 году.

НАДУВНЫЕ РЕМНИ «ФОРДА»

В будущем году «Форд-Мондео» получит новую опцию: надувные ремни безопасности на заднем сиденье. В США эта система уже знакома по модели «Эксплорер», и опыт ее использования показал: распределение давления на грудную клетку по впятеро большей площади ощутимо снижает риск травмирования при ДТП. Особенно это важно для детей в автокреслах. Технически такой ремень совсем не прост: при срабатывании пиропатрона газ в него поступает через специальный канал в пряжке, а сам патрон спрятан под сиденьем.

Маленький **Большой** Пассажир

Так называется крупный проект «Дженерал моторс», посвященный детской безопасности в автомобиле. «Джи-Эм» планирует показать россиянам, почему необходимо использовать удерживающие устройства в машине. Помощники автогиганта – «Глобальное партнерство дорожной безопасности» (GRSP), общественная благотворительная организация «Российский Красный Крест», производитель и разработчик детских автокресел «Рёмер». Информационную поддержку оказывают издательства «За рулем» и «Комсомольская правда». В рамках проекта наш журнал подготовит несколько статей, посвященных детской безопасности. Первую – тест детских кресел – читайте уже в этом номере.

МАЛЕНЬКИЙ БОЛЬШОЙ ПАССАЖИР

КРЕПКАЯ ПОДДЕРЖКА РОССИЙСКОГО КИНЕМАТОГРАФА

В Сочи при поддержке водки «Беленькая» прошли торжественные приёмы в честь открытия и закрытия «Кинотавра–2012»

Сотни дебютантов, 7 невероятно насыщенных конкурсных дней, 15 фильмов и 9 главных призов — перед жюри под председательством народного артиста России, режиссера Владимира Хотиненко, стояла непростая задача. Кинотавр из года в год выбирает авторов не только на всероссийском, но и международном уровне. Победителем XXIII Кинотавра стал Павел Руминов с мелодрамой «Я буду рядом».

Под брендом «Беленькая» прошел торжественный приём кинофестиваля. Как строгое жюри ведёт жёсткий отбор лучших работ, так и «Беленькая» проходит тщательную фильтрацию каждой своей капли через 13 метров угольного фильтра, тем самым добиваясь качества, превосходящего высокие требования Госстандарта.

«Беленькая» достойно поддержала главное кинособытие года, став своеобразным эталоном для тех, кто стремится быть выше стандартов!

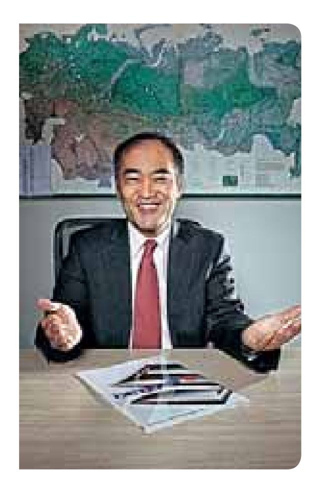
«ЛАДЕ» – ЕВРОПЕЙСКИЙ УРОВЕНЬ

В Москве открылась дизайн-студия АВТОВАЗа, где будет создаваться перспективный облик главного российского автомобиля. Стив Маттин, отныне главный дизайнер тольяттинского автозавода, заявил, что креативная команда молодых дизайнеров, работающих в Москве – одном из красивейших городов мира, сможет сделать автомобили «Лада» еще более интересными и любимыми в России и Европе.

ГЛУШИТЕЛИ В НИЖНЕМ

В Нижнем Новгороде открылось СП «Группы ГАЗ» и фирмы «Бозал» по производству выхлопных систем (трубы, глушители, нейтрализаторы), рассчитанное на выпуск 300 тыс. комплектов в год. Инвестиции в проект составили 160 млн. рублей. Пока продукция предназначена для коммерческих автомобилей ГАЗ, но в планах – поставки для собираемых на заводе иномарок: «Фольксваген-Джетта», «Шкода-Октавия», «Шкода-Йети».

ПОДРОСЛИ НА ЧЕТВЕРТЬ



У «Сузуки-Джимни» новые бамперы, хромированная или окрашенная в цвет кузова радиаторная решетка, противотуманные фары. У «Сплэша» тоже новый облик.

Новый генеральный директор представительства «Сузуки» в России Коичи Такакура рассказал о ближайших планах компании.

Россия на первом месте по продажам автомобилей «Сузуки» среди всех стран, где нет местного производства. Прошлый год выдался для японских компаний очень тяжелым: землетрясение, нестабильный курс иены. Но несмотря на это продажи машин «Сузуки» в России поднялись на 24%. В наступившем году хотим, естественно, добиться большего. Для этого направили усилия в первую очередь на развитие дилерской сети. Планируем открыть центры во всех крупных городах с населением свыше 300 тыс. человек.

В ближайшее время мы представим рестайлинговый «Гранд Витара» и обновленные внутри и снаружи «Сплэш» и «Джимни».

ТОНКОСТИ РУСИФИКАЦИИ

Автомобиль может быть только седаном, и никак иначе, – такую точку зрения от соотечественников приходится слышать довольно часто. Просили? Получайте: к уже принятым рынком «Форду-Фокус» и «Рено-Флюэнс» примыкает «Пежо-408», который мы первыми получили на тест. Как седан на базе «Пежо-308» чувствует себя на российских дорогах в компании сильных конкурентов, выясняли Михаил Гзовский, тест-группа и фотограф Георгий Садков.

ПОСТОЯННАЯ ПРОПИСКА

Есть у «Форда» такая комплектация – Trend. Это слово вошло и в русский язык. Тренд (то есть тенденция) у «Форда» следующий: строить глобальные модели, не размениваясь на региональную специфику. Так родился «Фокус» – мировой автомобиль, единый для Северной Америки и Европы, Азии и Африки.

Во всех частях света любят качество. Падаю в великолепное кресло и кладу руки на не менее удачно слепленный руль. Эргономика «Форда» практически не дает поводов для критики. Разве что некоторые функции (например, противобуксовочная система) отключаются через меню. Не проще ли поставить кнопку? Но такие мелочи прощаешь за шикарные приборы, утопленные в хитрой формы колодцах, гуттаперчевый пластик, дополнительную подсветку. И классные опции – например, парковочный ассистент, способный, самостоятельно вращая руль, вписать машину между соседями с зазором в полметра: в двух столицах, учитывая дефицит мест и новые драконовские штрафы, вещь полезная!

Увы, мой оптимизм не разделяют коллеги ростом выше среднего. Среди них пара владельцев предыдущего «Фокуса», который был просторнее.

6
Е820УМ 197
RUS

Продольной регулировки водительского кресла достаточно, однако с соседом постоянно контактируешь локтями. Сзади еще хуже: узко, нависает крыша, сидящий посередине и вовсе упирается в нее головой. Пристроить ноги ему мешают туннель и салазки сидений.

Багажник и вовсе повергает в уныние. Положив под пол полноценную запаску (за что, конечно, спасибо), его и без того скромный объем ощутимо уменьшили. Но главная проблема – проем. В него не влезает даже средних размеров чемодан. Одним словом, для дачи не годится.

Учитывая меньшую на фоне оппонентов мощность тестового экземпляра, мы не стали судить машину строго за проигрыш в разгонной динамике. Но уступить больше двух секунд «Рено», в чьем распоряжении всего на 13 сил больше!.. Впрочем, бог с ними, с секундами. Все коллеги в один голос нелестно отзывались о роботизированной коробке с двумя сцеплениями PowerShift. После дня беспрерывной езды я продолжал изучать ее строптивый характер, ярко выражающийся в пробках, – на пешеходной скорости переключение вниз происходит рывками. При ускорении в пол тоже не все гладко: коробка надолго задумывается, прежде чем подоткнуть пониженную. А ведь конструкция автомата с двумя сцеплениями, по идее, должна исключать запаздывания.

Управляемость – вот за что «Фокусу» можно простить все. Машина до последнего цепляется за асфальт без намека на срыв в занос. В вираже чувствуется, как седан подыгрывает задней осью. «Фокус» спокойно и точно реагирует на руль с близкой к образцовой обратной связью. В критические моменты срабатывает система стабилизации, эффективно гася скольжения.

Приятно, что на фоне отличных ездовых качеств не теряется и плавность хода. «Форд» идет по-немецки собранно и в общем не мягко, зато без качки на продольных волнах. А главное – работу подвески не слышно даже на «лежачих полицейских», которые можно брать штурмом.

Ожидали от «Фокуса» другого? Напрасно, такой нынче тренд – угодить всем.

ВРЕМЕННАЯ РЕГИСТРАЦИЯ

Каждая автомобильная фирма с появлением новой модели устраивает для своих дилеров тренинг – выкатывает пяток, а то и десяток машин-конкурентов и в сравнении с ними

показывает сильные стороны своего продукта. Этакий групповой тест внутреннего назначения. После одного из таких тренингов мой знакомый из числа «тренеров» удивлялся: мол, представляешь, оказывается, «Рено-Флюэнс» самый противоречивый автомобиль в своем классе. Половина в восторге, другие его вообще не принимают!

Вот и я никак не могу до конца сформировать отношение к «Флюэнсу». Он такой же загадочный, как физическая величина флюенс – интеграл по времени от плотности потока частиц или энергии... Красиво, но непонятно.

Наверное, те, кто придумал ему имя, имели в виду другое: фр. *fluence* – течение. Похоже! Мне нравится плюшево-мягкий и не давящий салон без единой резкой линии, покоряющий незатейливым, каким-то сермяжным гостеприимством.

Интересна желтая оцифровка тахометра и огромное блюдце жидкокристаллического дисплея с цифровым спидометром. Наконец, амбициозны спортивные элементы декора – диффузор заднего бампера, алюминий на педалях в комплектации Sportway.

Но спортивности здесь столько же, сколько в нашем туристе с пивным брюшком, облаченном в костюм с надписью *Russia*. Скользкое кожаное и к тому же бесформенное седло не держит в поворотах. Посадка специфическая: руль и приборы завалены, правая нога согнута в голеностопе и при длительном дросселировании затекает. Размять конечность так и подстегивает великолепное сочетание 2-литрового 136-сильного мотора и вариатора. «Флюэнс» неожиданно живо откликается на подачу топлива и готов дать бой более мощному «Пежо». В век электронных дроссельных заслонок и жестких норм токсичности нечасто встречаешь такое взаимопонимание. Вариатор плавно наращивает обороты, добираясь до максимально эффективных, а потому мотор на разгоне звучит умеренно монотонно.

Но управлять «Рено» после «Форда» не так интересно. Автомобиль не любит, когда его ввинчивают в поворот: реакция на руление вялая, кузов кренится. Правда, склонности к заносу под сброс газа машина не проявляет и пугать хозяина даже не думает. Просто всем своим мягким поведением седан говорит: да к чему тебе вся эта суета? Я создан для комфорта.

Renault Fluence

Дебютировал в 2009 году, создан на платформе C концерна «Рено-Ниссан». Производится в Южной Корее, Индии, Турции, Аргентине, с 2011 года начата крупноузловая сборка в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (106 и 138 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Confort, Limited Edition, Expression, Dynamique, Sportway.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 569 600–830 600 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 138 л.с., вариатор, Sportway, 955 100 руб.

Ford Focus

Единая для всех рынков модель третьего поколения запущена в серию в 2010-м. Машины российской сборки в продаже с лета прошлого года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (85, 105,125, 150 л.с.), дизельный, 2,0 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая, 6-ступенчатый робот PowerShift.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Ambiente, Trend, Trend Sport, Titanium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 143 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 532 000–923 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л, 125 л.с., робот, Titanium, опции, 905 400 руб.

Peugeot 408

Показан в январе 2010 года на автосалоне в Пекине, годом позже поступил в продажу в Аргентине. Российский дебют и начало сборки в Калуге – лето 2012-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (110, 120, 150 л.с.), дизельный, 1,6 л (112 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4- или 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Allure

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА: 549 000–831 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Allure, 831 000 руб.

Ford Focus

«Форд» предлагает нарядные приборы и дотошный маршрутный компьютер.

«Фокус» в третьем поколении – эталон качества и эргономики, в нем также самые удобные сиденья водителя и пассажира.

К лету и зиме «Фокус» готов: двухзонный климат-контроль эффективен, ветровое стекло с подогревом.

Renault Fluence

Инструментарий «Рено», может, и неидеален, зато самобытен. Взять хотя бы желтую «отделку» тахометра и аквариум спидометра.

Внутренний мир «Флюэнса» лишен намека на резкость и располагает к расслабленному настроению.

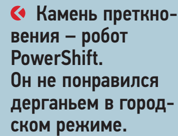
С климатом разобрались моментально, а как включить режим поиска станций тюнера, догадались не сразу.

Peugeot 408

В темноте белые шкалы «Пежо» заливает голубой свет. К этому можно привыкнуть, как и к нечетной оцифровке.

Салон 408-го практически копирует интерьер хэтчбека 308. Качество некоторых пластиковых деталей оставляет желать лучшего.

Климат-контроль «Пежо» прост и понятен в использовании. В машине улучшена вентиляция.

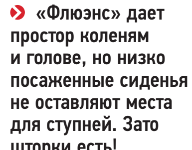


Камень преткновения – робот PowerShift. Он не понравился дерганьем в городском режиме.

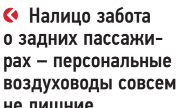
Сзади в «Форде» тесно даже двоим рослым: колени упираются в спинку, стойки заставляют голову клониться набок.

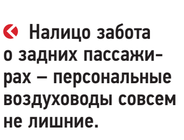
Попытка выглядеть еще дороже: у «Форда» двухцветная иллюминация, меняющая оттенок в зависимости от того, открыта дверь или нет.

Вариатор «Флюэнса» прекрасно сочетается со 138-сильным мотором. В ручном режиме коробка позволяет эффективно тормозить двигателем.

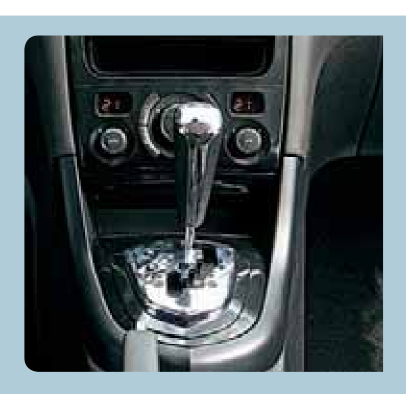


«Флюэнс» дает простор коленям и голове, но низко посаженные сиденья не оставляют места для ступней. Зато шторки есть!





Налицо забота о задних пассажирах – персональные воздуховоды совсем не лишние.



Расторопный 6-ступенчатый автомат «Пежо» и турбомотор с солидным моментом позволяют ехать активнее многих.

Сидится в высоком «Пежо» хорошо, а вот вылезать неудобно: нога застревает между подиумом сиденья и широким порогом.

Колесики подогрева в 408-м переехали с оснований сидений на гораздо более удачное место.

Грузовое пространство «Пежо» скроено довольно практично. Компактные петли не мешают грузить багаж.

Багажник «Рено» можно поругать разве что за массивные петли – такие же, как у «Форда». Правда, они закатаны в пластик.

ДА БУДЕТ ЗВУК

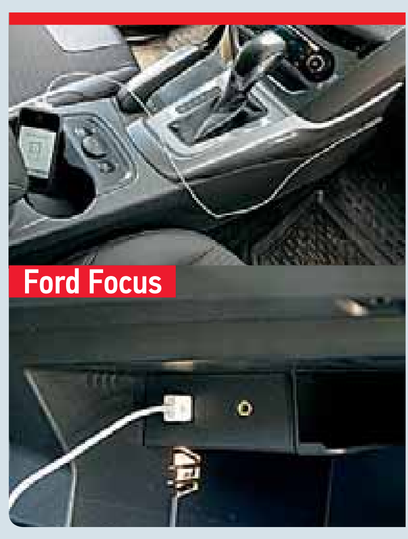
Мы решили поближе познакомиться с акустическими системами тестовых машин. Сразу предупредим: не стоит ждать особых откровений от штатных музыкальных устройств нашего трио, ведь в этом ценовом сегменте производители редко ставят качество звука во главу угла. Однако во всех трех машинах звучание оказалось приемлемым.

Мультимедийная система «Сони», которой оснащен наш «Форд-Фокус», – опциональная. Красивый интерфейс неоднозначен и поначалу вызывает некоторые затруднения при поиске станций, а кнопки управления на руле далеки от эргономического идеала. С проигрыванием компакт-дисков никаких проблем, а вот разъемы AUX-IN и USB (доступны и в более дешевых версиях) придется поискать. И тот и другой находятся в недрах перчаточного ящика, поэтому вставить носитель в слот на ощупь с водительского места без привычки трудно.

Хотите подсоединить телефон? Будьте готовы, что его кабель будет зажат, даже если аккуратно вывести его через щель между панелью и крышкой.

Акустическая система «Рено» обеспечивает очень достойное звучание, а расположение слотов в нижней части центральной консоли наиболее удобно. Управлять устройством, не снимая рук с руля, в «Флюэнсе» проще всего – подрулевой пульт здесь самый «правильный». Основные же нарекания вызывают замысловатое управление FM-тюнером (например, ручной поиск станций) и неудачное расположение приемной щели CD-привода: селектор коробки в режиме паркинга затрудняет извлечение диска.

Интерфейс штатной магнитолы «Пежо» дружественный, но по чистоте и качеству звука она немного уступает оппонентам. Слот USB в подлокотнике позволяет беспрепятственно подсоединить флеш-носитель. Без прокола не обошлось: в основании подлокотника нет углубления под зарядный кабель. Подключив мобильник, придется ездить с открытым боксом либо убирать в жесткое пластиковое нутро подлокотника телефон вместе со шнуром, – а это, прямо скажем, не лучшие варианты. Зато традиционное управление «музыкой» на высоте.



Ford Focus

Renault Fluence

Peugeot 408

Полноразмерная запаска подняла и без того высокий пол багажника «Форда». В узкий проем не лезет мало-мальски габаритная поклажа.

Подвеска отлично справляется с российскими колдобинами, пропуская на кузов лишь неформатные ямы. Во втором ряду довольно места для двоих, багажник не чета фордовской «табакерке». А еще у «Флюэнса» шикарная система бесконтактного доступа. Кладешь карточку в карман – и никаких забот. Подходишь к машине, и она автоматически отпирается, раскладывает зеркала. Приехал на работу, заглушил мотор кнопкой, вышел – «Флюэнс» автоматически заперся и «прижал уши». Такие удобные мелочи – как инфлюэнца: заболеваешь моментально!

ВИДЫ НА ЖИТЕЛЬСТВО

Интрига вокруг этой машины зрела давно: бюджетный седан так и просится в модельный ряд «Пежо», а с расширением производства в Калуге не запустить такую машину было бы глупо. Донор? Им стал китайский седан модели 308, однако это не значит, что нам просто слили восточный вариант. Уже с первых дней производства 408-й локализован на 30%. Традиционные российские коврики, брызговики, колесные диски, шины и стекла – само собой. В нашей стране сделаны также бензобак, выпускная система, бамперы, часть кузовных панелей и, по сути, весь интерьер.

Ощущения? Если сравнивать с французским 308-м, калужская машина... по-другому пахнет. Что касается визуально-тактильных ощущений, то 408-й практически не уступает оригиналу. Не понравилась лишь грубоватая пластиковая вставка между мягкой передней панелью и ветровым стеклом. Салон чуть поскрипывает, но, как нас уверили, все дело в том, что наш экземпляр – из пилотной партии, огрехи ручной сборки до конвейера не доберутся. В любом случае до «Фокуса» по части интерьерной эстетики обрусевший «француз» все же недотягивает.

Но для радости поводов больше. Например, колесики подогрева сидений переехали из невидимой зоны в основании кресел на привычное место у рычага коробки передач. Омыватель поливает фары лишь на каждое седьмое включение стеклоочистителя – расход жидкости уменьшился в разы. Впервые на автомобиле «Пежо» появился обогрев ветрового

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
FORD FOCUS III	66,2	67,0	70,3	72,5
RENAULT FLUENCE	64,5	67,5	70,0	72,1
PEUGEOT 408	64,8	65,9	68,4	77,8

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

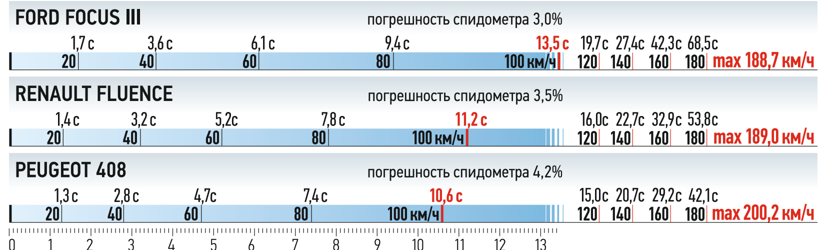
Модель	FORD FOCUS III	RENAULT FLUENCE	PEUGEOT 408
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4534/1823/1484/2650	4620/1809/1501/2703	4703/1815/1505/2717
колея спереди/сзади	1550/1540	1545/1563	1520/1505
Объем багажника, л	372	530	560
Радиус поворота, м	5,5	5,6	5,5
Снаряженная/полная масса, кг	1324/1825	1288/1785	1419/1820
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	9,9	9,6
Максимальная скорость, км/ч	195	200	207
Топливо/запас топлива, л	А95/55	А95/60	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/4,8/6,4	10,5/6,2/7,8	11,6/6,3/8,2
Выбросы CO_2, г/км	149	182	190
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1596	1997	1598
Степень сжатия	11,1	10,2	10,5
Мощность, кВт/л.с.	92/125 при 6000 об/мин	101/138 при 6000 об/мин	110/150 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	159 при 4000 об/мин	190 при 3750 об/мин	240 при 1400 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6 (PowerShift)	А6 (CVT)	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	н.д.	2,32–0,39/3,54	н.д.
Главная передача	н.д.	3,57	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/50R17	205/55R17	215/50R17

стекла в зоне примыкания дворников. И – о счастье! – на заправку теперь не придется ходить с крышкой и сидящим в ней ключом.

В наших руках наиболее мощная и дорогая версия 408-го: со 150-сильным турбомотором и 6-ступенчатой коробкой производства японской фирмы Aisin. Едет такой автомобиль споро: автомат работает логично и живо откликается на кик-даун, мотор выдает 240 Н·м крутящего момента уже при 1400 об/мин, так что обгоны в радость. Знакомые нотки и в управляемости: инженеры «Пежо», пожалуй, лучше всех среди французов умеют настроить шасси, причем не прибегая к сложным многорычажным конструкциям подвесок и не уповая на системы стабилизации. Кстати, подвеска седана тоже отлична от примененной на хэтчбеке: увеличен в диаметре стабилизатор поперечной устойчивости, по витку добавили каждой пружине. Даже невооруженным глазом заметно, что брюхо машины и дорогу разделяет солидное расстояние. Измерили: нижняя точка под стальной штатной (!) защитой картера – 175 мм. Хоть по полю езжай! Удивительно, но это не ухудшило управляемость.

«Пежо» хорошо стоит на дуге, точно информирует водителя об угле поворота колес сочным реактивным действием на руле. Седан умеренно

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ЭЛАСТИЧНОСТЬ

FORD FOCUS III

60-100 км/ч (D) 7,4 с

80-120 км/ч (D) 9,8 с

RENAULT FLUENCE

60-100 км/ч (D) 6,1 с

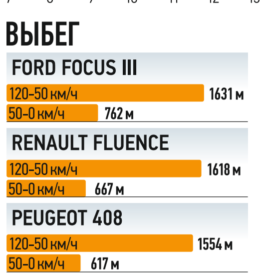
80-120 км/ч (D) 8,1 с

PEUGEOT 408

60-100 км/ч (D) 5,8 с

80-120 км/ч (D) 7,7 с

ВЫБЕГ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

FORD FOCUS III

путь 39,5 м

замедление 9,77 м/с²

RENAULT FLUENCE

путь 40,0 м

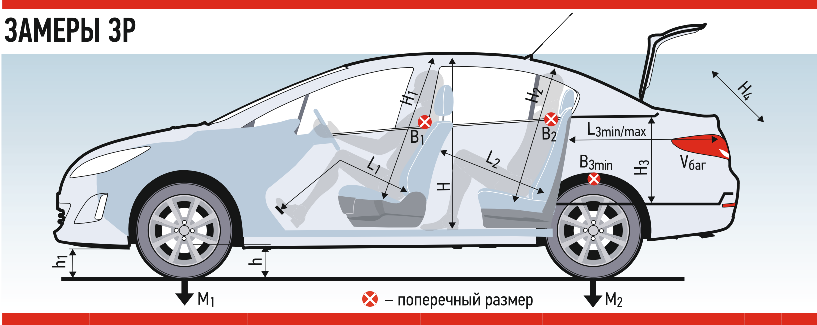
замедление 9,65 м/с²

PEUGEOT 408

путь 38,0 м

замедление 10,15 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
FORD FOCUS III	975–1180	585–840	1200	1030	950	1415	1310	925/1670	1025	425	410	308	809 (58)	581 (42)	1390	140	220
RENAULT FLUENCE	935–1190	665–900	1200	1025	940	1415	1330	1020/1950	1160	490	440	429	872 (62)	544 (38)	1416	160	200
PEUGEOT 408	985–1175	645–880	1225	1065	980	1420	1350	1095/1930	1025	525	435	440	862 (60)	565 (40)	1427	175	220

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FORD FOCUS III	9	8	8	8	7	7	7	9	9	9	8	8	7	8	8	8,0
	+ Отменное сиденье, информативные тормоза, отличная управляемость, тихий салон.									– Медленный в разгоне, тесный задний диван, маленький багажник с огромными петлями, небольшой дорожный просвет.						
RENAULT FLUENCE	7	8	8	8	8	8	9	8	8	9	9	9	8	8	8	8,2
	+ Отличный тандем мотора и вариатора, низкий уровень шума, комфортная подвеска, удобный климат-контроль.									– Не склонен к спортивной езде, водительское сиденье бесформенное, управление «музыкой» мудреное.						
PEUGEOT 408	8	8	7	8	9	9	9	9	8	8	7	9	10	7	8	8,3
	+ Резвый разгон, эффективные тормоза, огромный дорожный просвет, простор во втором ряду, большой багажник.									– Неудобные внешние зеркала, средняя плавность хода, неудобно садиться назад, менее развитая сервисная сеть.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Мих[illegible]л Гзовский:

«Создатели «Пежо» сумели лучше конкурентов понять потребности российского покупателя и подчеркнуть достоинства седана: сочетание солидной внешности с большим багажником и простором для пассажиров».

кренится, а стоит попытаться забросить корму в заносе, как система стабилизации вернет его на траекторию. Отключить электронную систему динамической стабилизации можно, кстати, лишь на скорости до 50 км/ч. Комфортностью подвесок машина похожа на адаптированный к России хэтчбек: перед большими ямами не пасует, но средние неровности проходит звучно, с ощутимыми толчками. В общем, компромисс для хороших дорог с изредка встречающимися «сюрпризами».

«Четыреста восьмой» позиционируют как машину семейную, а значит, практичную. И это – честно. Багажник скроен ладно, с плоскими боковыми стенками и компактными амортизаторами крышки, не скрадывающими пространство для поклажи. А что это за выштамповка в бампере? Пальцы туда не лезут, замка нет, открывается багажник лишь кнопкой из салона… В этом и кроется отгадка: во время зимних тестов прототипа крышка прилипала к уплотнителю, а потянуть ее было не за что. Это, по-моему, наиболее наглядный пример похвального рвения сделать машину именно для нас, не закрывая глаза на грязь, морозы и плохие дороги. **ЗР**

СКРОМНЫЙ СИБАРИТ

Нынешний год выдался урожайным на престижные, но относительно компактные модели: «Вольво-V40», «Мерседес» А-класса, наконец, «Ауди-А3». Чем силен автомобиль из Ингольштадта, выяснял **Юрий Тимкин**.

КРУГОМ ТРОЙКИ

Цифра 3, видимо, самая главная для этой машины. Без нее никуда. Судите сами: в названии есть тройка, это уже третье поколение А3, причем продают его пока только с трехдверным кузовом и предлагают в трех вариантах комплектации. Наконец, впервые на моей памяти презентационный ролик был продемонстрирован в формате 3D. В данном случае ни о какой конспирологии или нумерологии речи нет. Просто производитель хотел подчеркнуть: даже в подобных нюансах его новинка находится в авангарде современных технических тенденций.

Автомобиль примерил все, что только есть в арсенале «Ауди». Никаких скидок на класс и габариты – оснащенность по самому высшему разряду. Тут и система, считывающая дорожные знаки, и активный круиз-контроль, способный притормозить вплоть до полной остановки, и ассистент парковки, позволяющий поставить машину не только параллельно, но и перпендикулярно, и устройство, которое помогает остаться на своей полосе движения. Появился даже «Ауди драйв селект» – с ним водитель может менять настройки рулевого управления (с электроусилителем), адаптивных амортизаторов, акселератора и даже коробки передач S tronic. Для этого класса все перечисленное – большая редкость.

Новый А3 крупнее предшественника совсем ненамного, да и пропорции кузова остались неизменны, однако внешне он производит совсем другое впечатление: современный и солидный автомобиль. Солидный настолько, что кто-то даже пошутил: перед нами, мол, трехдверный «Ауди-А6». Колесная база у новичка растянулась до 2601 мм – вот одна из причин увеличения простора в салоне. На сиденья второго ряда забираться по-прежнему несподручно, зато места там стало больше. Увеличился и запас по высоте (на 15 мм). К услугам пассажиров подстаканники, кармашки и даже потайной бокс, встроенный в подушку дивана. Вот только третьему пассажиру из-за внушительного напольного туннеля сидеть неудобно.

А вот тем, кто расположится спереди, можно только позавидовать – сибаритские условия обитания! Чувствуешь себя как в дорогом кабинете. Тут даже пахнет

Дефлекторы красивы и функциональны: можно задать и направленный обдув, и рассеянный. Прощайте, сквозняки!

В спортивном исполнении S-line руль приплюснут в нижней части. Стильный, однако быстро вращать его неловко.

Адрес в навигатор можно ввести, выводя буквы на тачпаде одним пальцем. Удобно!

ПО ОБЪЕМУ ПРОДАЖ В РОССИИ «ТРЕШКА» ВСЕГДА УСТУПАЛА СТАРШИМ СОБРАТЬЯМ. ОДНАКО С ПОЯВЛЕНИЕМ ПОПУЛЯРНОГО У НАС СЕДАНА СИТУАЦИЯ ДОЛЖНА ИЗМЕНИТЬСЯ.

по-особому – достатком и благополучием. Качество сборки высочайшее. Зазоры между деталями ниточные, добротность чувствуется в каждом шве, каждом стежке. Про подбор материалов я уже и не говорю: хорошая кожа, металлические накладки, мягкие пластики – настоящий премиум, безо всяких скидок на размеры автомобиля. Дизайн интерьера выполнен в новом для «Ауди» стиле – строгая лаконичность осталась в прошлом. Теперь в салоне изящные и легкие формы. Некоторыми деталями – вроде изысканных дефлекторов системы вентиляции – можно любоваться. На поверхности шайбы, управляющей информационно-развлекательным комплексом, примостился тачпад – ввести адрес в навигатор можно одним пальцем, рисуя виртуальные буквы. Такое решение вскоре применят и на других «ауди».

Справа от этой шайбы – колесико добротного металла с насечкой, покачивая которое влево-вправо можно менять музыкальные треки, а прокручивая – громкость. Очень логичное и удобное расположение: руку с подлокотника даже снимать не приходится.

ПОЛОВИНЧАТОСТЬ ВО БЛАГО

Базовый бензиновый мотор – 1,4-литровый с турбонаддувом мощностью 122 л.с. Однако на тесте его не было. Зато мне удалось урвать продвинутую версию с двигателем того же объема, но мощностью 140 сил. Вся соль в том, что в нем при малых нагрузках может отключаться половина цилиндров: второй и третий. Понравился моторчик. Крепко тянет с самых низов, работает тихо, при этом ускорения что надо – машина настолько уверенно набирает ход, что возникает сомнение: а он точно 1,4-литровый?

Момент, когда выключаются два «горшка», уловить невозможно, настолько плавно и незаметно это происходит. Лишь специальная пиктограмма напомнит, что двигатель ополовинился. Благодаря этой технологии, а также системе «старт-стоп» расход топлива более чем скромный. При активном вождении борткомпьютер показал 7 л/100 км – недурно!

Хорошее впечатление оставили и ходовые качества, в первую очередь плавность хода и шумоизоляция, по которым «трешка» далеко оторвалась от предшественницы. И управляемость классная: машина охотно ныряет в повороты, уверенно держит траекторию, не досаждая ни кренами, ни раскачкой. Монолит!

Познакомился и с А3 в спортивном исполнении S-line. Здесь более жесткая подвеска с уменьшенным на 25 мм клиренсом, – машина острее откликается на руление, но комфорта в ней меньше. От 1,8-литрового 180-сильного турбодвигателя подспудно ждал чего-то особенного. Однако ершистости в этой «трешке» не заметил. Да, со средних оборотов она ускоряется резче, зато на малых тяга не столь уверенная. И расход выше – под 10 л на сотню. Если хотите эмоций, имеет смысл дождаться версии с 2-литровым турбомотором, а для «просто ездить» за глаза хватает и 1,4-литровой модификации.

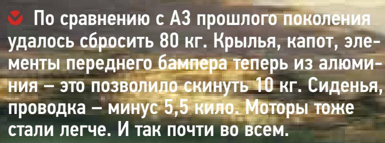
Для тех, кто особенно желает экономить, немцы готовят версию, работающую на газе (прежде у А3 такой не было), а также гибрид plug-in. Но к нам их вряд ли будут поставлять. У наших соотечественников в чести, как обычно, бензиновые машины – на них придется львиная доля продаж.

Пока «трешка» вряд ли будет пользоваться в России ажиотажным спросом (продажи стартуют осенью). Зато с появлением 5-дверной версии и седана этой машине вполне по силам стать самым популярным у нас «Ауди». ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Audi A3	
	1.4 TFSI	1.8 TFSI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4237/1777/1421/2601	
Объем багажника (VDA), л	365	
Снаряженная/полная масса, кг	1250/1735	1325/1810
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3	7,2
Макс. скорость, км/ч	203	232
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,5/4,4/5,2	7,0/4,8/5,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1395	1798
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000–6000	132/180 5100–6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1400–4000	250 1250–5000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	А7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16–225/40R18	

Задний ряд стал просторнее, но забраться туда – целое дело. Молодым везде у нас дорога!



По сравнению с А3 прошлого поколения удалось сбросить 80 кг. Крылья, капот, элементы переднего бампера теперь из алюминия – это позволило скинуть 10 кг. Сиденья, проводка – минус 5,5 кило. Моторы тоже стали легче. И так почти во всем.

ЗНАКОМСТВО С НОВОСЕЛОМ

Схожие чувства испытывали покупатели первых «жигулей»: отечественный автомобиль, но так похож на иномарку! О зарубежных машинах в далекие 1970-е даже не мечтали, а сравнивали новую модель лишь с «запорожцами» и «москвичами». Сегодняшний покупатель куда более искушен, и потому **Максим Сачков** оценивал отечественный «Ларгус» по всей строгости. Фото автора и АВТОВАЗ.

ТОТ ЖЕ «ЛОГАН», ТОЛЬКО «ЛАРГУС»

«Здесь все дышит «Логаном», – невольно перефразировал я современника, лишь только увидел «Ларгус». Хотя различия между универсалами зарубежной и отечественной сборки все-таки имеются. Снаружи, например, не считая оригинальных переднего бампера и решетки радиатора с ладьей (кстати, обновления пошли экстерьеру на пользу), для лучшей защиты кузова использованы пластиковые накладки на колесных арках; антигравийное покрытие на днище стало толще и подбирается почти к дверным проемам. Кстати, от коррозии «Ларгус» защищен лучше остальных моделей, выпускаемых на АВТОВАЗе: все кузовные панели оцинкованы снаружи и изнутри, в новом цехе уже монтируют самое современное окрасочное оборудование (пока временно используют мощности для производства «Калины»), а скрытые полости впервые для здешних автомобилей заполняют воском.

Одно из любопытных отличий в салоне – оригинальные сиденья. Незамысловатостью форм они напоминают те, что установлены в «Логане», однако отличаются и производителем, и конструкцией. В топовой комплектации, которую, кстати, и выкатили на тест, дополнительно можно подстроить поясничный подпор и высоту подушки. Этого набора вполне достаточно, чтобы принять удобное положение. По крайней мере тем, кого Создатель не наделил нестандартной фигурой. Мы с коллегой на протяжении 400-километрового пробега ни разу не вспомнили про кресла. Лучшее доказательство, что под тобой удачная конструкция.

Насколько помню, на заднем сиденье в «Логане» мне было просторнее. Нет, в «Ларгусе» не тесно, но не так вольготно в ногах. По плечам, а уж тем более над головой тут места предостаточно. В чем же дело?

Ответ пришел с переднего сиденья. Рослый коллега отметил более длинную продольную регулировку. Впрочем, кому во втором ряду не нравится, пусть отправляется на «галерку». Не припомню машины, где было бы так удобно и просторно. Естественно, автобусы не в счет.

С чем распрощался бы с радостью на месте российских конструкторов, получивших в руки готовую платформу, так это с фирменными реношными загадками эргономики, вызывающими замешательство у тех, кто впервые попадает за руль этих автомобилей. Речь о нетрадиционном расположении кнопок и джойстиков, завязанных на стеклоподъемники, зеркала, обогрев сидений, бибикалку. Водитель – существо выносливое и привыкает ко всему, только поначалу помучается. Ведущие проекта «Лада-Ларгус» пояснили, что пока все органы управления останутся на своих местах – чтобы избежать дополнительных расходов, которые непременно повлияют на цену автомобиля. Скорее всего, изменения придут со сменой поколения «Логана» и других моделей, сделанных на платформе B0.

ГОНКИ ПО ОВАЛУ

Первое знакомство – беглое, на скоростной дороге автовазовского полигона. Шестнадцатиклапанный двигатель едет скучно, без искры: ни подхватов, ни провалов. Зато как с ним удобно! Если не ронять скорость ниже 50 км/ч, можно вовсе не переключаться – он уверенно разгоняет полуторатонную машину на пятой передаче с оборотов двигателя чуть выше тысячи вплоть до заявленной максимальной скорости. Кстати, ее мы проверили по GPS-навигатору. По ветру «Ларгус» разошелся до 180,

Релинги на крышу полагаются только универсалу. В комплектации «Люкс» они включены в список базового оборудования, а в «Норме» – опция. На них разрешено взваливать не более 80 кг.

Пока на «ларгусы» будут устанавливать 8- и 16-клапанный двигатели объемом 1,6 л (мощность 64 кВт/87 л.с. и 77 кВт/105 л.с. соответственно) в паре с 5-ступенчатой механической коробкой. В перспективе, если рынок попросит, появятся дизель и автомат.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Lada Largus 1.6 16V (7-местный)

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4470×1750×1636 (1670)*
Колесная база, мм	2905
Колея спереди/сзади, мм	1469/1466
Объем багажника, л	135/560
Снаряженная/полная масса, кг	1294/1849
Разгон 0–100 км/ч	13,5
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо/запас топлива, л	А95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,5/7,5/9,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 77 кВт/105 л.с. при 5750 об/мин, 148 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 185/65R15.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Люкс».

ЦЕНА: 460 000 руб.

Вместителен, как грузовик и автобус одновременно, отменная плавность хода, невысокая цена.

Шумный на высоких скоростях, огрехи в эргономике. На фоне одноклассников расход топлива высок.

*Высота с релингами.

На все «ларгусы» устанавливают металлическую 2,5-миллиметровую защиту двигателя. Дорожный просвет под ней – 160 мм для автомобиля без нагрузки и не меньше 145 мм при полной нагрузке.

Центральная консоль выглядит привлекательнее и не так аскетично, как в «Логане». Эх, лучше бы выгнули нижнюю часть этой панели, чтобы можно было находить кнопки и ручки не только на ощупь.

Штрихи, отличающие интерьер отечественного универсала от салонов иноземных «логанов»: руль с эмблемой АВТОВАЗа, центральная консоль панели приборов, новый козырек над комбинацией приборов, передние сиденья.

Запасное колесо спрятано под днищем, и достать его, не испачкавшись при этом, не получится. Зато не занимает место в багажнике. Кстати, задние пружина и амортизатор установлены отдельно друг от друга, что позволило раздвинуть колесные арки, увеличив тем самым объем грузового отсека.

На «галерке» не будет тесно даже человеку ростом выше среднего. Под рукой у пассажира подстаканник, возле ног емкость для бутылок, на заднем боковом окне форточки. Сидящие во втором ряду могут положить вещи на вместительную полку под потолком.

а в другую сторону выжал лишь 161 км/ч. Откуда столь большая разница? Взгляните на нешуточные размеры универсала – площадь фронтальной проекции 2,38 м². А еще и коэффициент аэродинамического сопротивления едва ли лучше, чем у кирпича (C_x = 0,42; сравнимо с показателем «Жигулей»). Очевидно, что набегающий воздух серьезно тормозит этот низколетящий «чемодан».

Когда стрелка спидометра переваливает далеко за сотню, управлять «Ларгусом» становится некомфортно: боковой ветер сбивает его с курса, а четко вернуться на путь истинный мешает легкий и чувствительный руль. После нескольких кругов привыкаешь, но удовольствие от езды улетучивается.

Скидываюсь до крейсерских скоростей и прислушиваюсь к посторонним шумам. После трех кругов я так и не услышал «сверчков» под панелью приборов, нигде не скрипела обивка, не разгуливали в замках спинки задних сидений. Непривычно и нетипично для автомобилей, увенчанных ладьей.

ВДОЛЬ ВОЛГИ-МАТУШКИ

С этими мыслями мы выехали на дороги общего пользования. Да, многого не замечаешь, нарезая круги по скоростному овалу. Например, насколько хорошо справляются подвески с неровностями разного калибра. Плавностью хода «Ларгус» напоминает родственные «Логан» и «Сандеро». Мелкие дорожные огрехи просто растворяются на пути от колес к кузову, а крупные, на которые даже взглянуть страшно, подвески добросовестно проглатывают, позволяя не снижать скорость. Комфортно, при этом и на команды водителя автомобиль реагирует адекватно и вполне расторопно. Ждете от трудяги-универсала с высоким центром тяжести и энергоемкими подвесками реакций спорткара – становитесь в очередь за другим авто. Чувствительные крены и небольшие запаздывания на движение рулем присутствуют, однако в целом машина ведет себя прогнозируемо, по крайней мере на скоростях, разрешенных нашими Правилами дорожного движения.

А не маловато 105 «лошадей» для автомобиля с полной массой под две тонны? Кто ждет ускорения, как при разбеге самолета, – отправляются в ту же очередь, где стоят любители рафинированной управляемости:

В пятиместном варианте в багажник от пола до потолка влезает почти кубометр полезной всячины. Для безопасности предусмотрены проушины для крепления багажной сетки – за вторым рядом, сверху.

У семиместных версий третий ряд съемный: нажимаете на два рычажка и оставляете дополнительные места в гараже, освобождая место для поклажи. Но делать это лучше нечасто и желательно только мужчинам – сиденья весят пару десятков килограммов.

бюджетный автомобиль никогда не наделяли избыточной мощностью. Оставшимся расскажу, что с половинной загрузкой (увы, заполнить все места не удалось) усилий шестнадцатиклапанника вполне хватает для динамичного обгона. Эластичный мотор вытягивает с любых оборотов, а хорошо подобранные передаточные числа в трансмиссии также облегчают задуманный маневр. Правда, чтобы пришпорить «Ларгус», из-за сближенности передаточных чисел в коробке частенько приходится перепрыгивать не на одну, а сразу на две ступени вниз. Поначалу непривычно, но автоматизм приходит быстро. А вместе с ним быстро падает столбик топливомера на приборном щитке. Увы, короткие передачи и посредственная аэродинамика не способствуют умеренному аппетиту. При довольно экономичной езде по загородным трассам расход топлива у разных водителей составил от 8,5 до 10 л на 100 км пробега.

«Ларгус» – первый автомобиль, в котором не вспоминаешь, что он сделан АВТОВАЗом. Он первый, чье имя не стыдно написать латиницей. И за который мне не жалко выложить свои кровные. Однако большинство россиян смотрит на него с недоверием, ведь открытым остается самый важный вопрос – о надежности в эксплуатации. Многие в последние годы здорово обожглись, купив модели Волжского автозавода, и, разочаровавшись, ушли к конкурентам. Может, «Ларгус» сумеет их вернуть? **ЗР**

Михаил РЯБОВ, ведущий проекта «Автомобили на платформе В0»

Сегодня мы достигли уровня локализации 62% по стоимости. В перечень комплектующих, выпускаемых у нас (большей частью в Тольятти), входят штампованные детали кузова (многие поставляют и на «Автофрамос»), абсолютно все детали шасси, элементы интерьера – от панели приборов до резиновых ковриков. К концу года мы планируем поднять степень локализации до 72%, запустив моторное производство. Естественно, локализация коснется всех автомобилей на платформе В0, которые будут выпускаться на АВТОВАЗе. Это две модели «Рено», одна – «Ниссана», две под маркой «Лада». Изменения в конструкции «Ларгуса», вызванные специфическими российскими условиями эксплуатации, коснутся и одноплатформенников. Например, следующая новинка под маркой «Ниссан» получит защиту двигателя, усиленные рычаги передней подвески.

Первые товарные «ларгусы» поступили к дилерам в середине лета: два кузова – универсал и фургон, три комплектации – «Стандарт», «Норма», «Люкс». Чуть позже появятся дополнительные пакеты опций. Универсалы продают в 5- и 7-местном исполнениях. Цены начинаются с 319 000 руб. за фургон и 349 000 руб. за универсал.

РЕВОЛЮЦИОНЕР С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Самый компактный «Мерседес-Бенц» обновился. Свежий «А-класс» кардинально отличается от предшественника, уверяет **Юрий Тимкин**, первым из российских журналистов опробовавший новинку.

ПРО «А» И «Б»

Забудьте всё, что вы знали о мерседесовском «А-классе»! Выкиньте из головы! Нет больше тех забавных компактных (длиной менее 4 м) однообъемников с высокой крышей. Третье поколение «А-класса» ничем не напоминает первые два – автомобиль скроен совсем по другим лекалам. Теперь это традиционный хэтчбек привычной высоты. Такой же, как основные конкуренты – «Ауди-А3» и БМВ 1-й серии.

Внешность дебютанта производит сильное впечатление. Давненько у «Мерседеса» не было машины со столь смелым и ярким дизайном. Особенно притягательно смотрятся пластичные, словно скульптура, боковины кузова – загляденье! Новая стилистика настолько хороша, что ее хотят распространить и на другие модели марки. Например, совсем скоро выйдет в свет седан, сработанный на базе «А-класса». Но это будет потом, а пока – сажусь внутрь раскалившегося на словенском солнце салона.

Несмотря на удлинившийся (по сравнению с предшественником) кузов, салон стал теснее. Садиться в него теперь не так удобно – не ровён час, ударишься головой. В прежний-то «А-класс» входили почти не пригибаясь. Места по высоте стало меньше. Теснее и сзади. «Это машина для молодежи. Хотите простора и практичности – присмотритесь к нашему «В-классу», – парирует представитель немецкой компании. – У него с «А-классом» много общего по части техники. Да и дизайн интерьера схожий».

Действительно, смотрю на переднюю панель и затрудняюсь найти отличия от «В-класса» – все очень похоже. Но это ничуть не напрягает. Классный дизайн не вступает в противоречие с эргономикой, чувствуешь себя комфортно уже через десять секунд. В кресле с интегрированным подголовником сразу находишь удобное положение, красивый руль регулируется по двум направлениям. Качество сборки и отделки высочайшее. Кожа, металл, мягкие пластики – настоящий «Мерседес». Чувствуешь себя не хуже, чем в дорогом седане с трехлучевой звездой.

Оснащенностью «А-класс» не обделен: тут тебе и активный круиз-контроль, и ассистент парковки (помогает не только заехать на место стоянки, но и выехать оттуда), и шикарная «музыка», и система, считывающая дорожные знаки и транслирующая их символы на панель приборов. На центральном туннеле появилась шайба, управляющая информационно-развлекательным комплексом с возможностью выхода в Интернет, – всё, как у старших.

Обзорность – посредственная. Внешние зеркала скошены к краю,

Салон роскошен. Качеством сборки и применяемых в отделке материалов «А-класс» не уступает старшим собратьям.

Торчащий в центре передней панели монитор нетрудно принять за нештатный навигатор. Воришки могут позариться.

Обзорность через салонное зеркало неважнецкая: мешают неубираемые подголовники и узенькое заднее стекло.

заднее стекло – узкая амбразура. Хорошо хоть, стойки кузова не очень широкие. Багажник, увы, невелик. При том что под полом всего-навсего боекомплект. И проем пятой двери узковат. Зато в лучших немецких традициях стенки отсека ровные, а на них, равно как и на полу, удобные сетчатые кармашки.

ТЕПЛЫЙ И ГОРЯЧИЙ

Прежний «А-класс» по части моторов был скромным, у дебютанта двигатели посильнее. Так, даже базовый А 180 располагает 122 силами. Причем в его распоряжении 1,6-литровая «четверка» с турбиной. У А 200 точно такой же мотор, но форсированный до 156 л.с. С него я и начал знакомство.

Разгон хорош! Машина ретиво идет даже в гору. При этом ни толчков тебе, ни заминок – новая 7-ступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями свое дело знает. Непоколебимая устойчивость на прямой, уверенное прохождение поворотов, небольшие крены – во многом это заслуга пониженного на 40 мм центра тяжести. Да и водитель теперь сидит на 178 мм ближе к земле, что позволяет лучше чувствовать машину.

Словения, пожалуй, в меньшей степени, чем другие страны-осколки бывшей Югославии, сохранила напоминания о социалистическом прошлом. Западная архитектура, приличные дороги. По таким «А-класс» просто стелется, – плавность хода да и общий уровень комфорта по меркам хэтчбеков С-класса весьма высоки. В общем, расслабился... и не заметил, как простой сброс скорости передней машины перетек в экстренное торможение. На мое счастье, «Мерседес» подготовлен к такой ситуации. Видя, что водитель давит на тормоз недостаточно сильно для того, чтобы остановиться, автомобиль переходит в режим экстренного торможения самостоятельно. В общем, худшего я избежал.

Эта система не единственная продвинутая опция, которую придумали для «А-класса». Электролюк, например, удивляет не меньше. Поднял я его по максимуму (погода располагала) и вдруг на магистрали вижу, что люк чуть приопустился. Добавил ходу – он вновь поменял положение. Оказывается, ради сохранения акустического комфорта мерседесовцы научили его при достижении 100 и 120 км/ч автоматически прикрываться. Подобного ни один производитель прежде не предлагал.

На десерт оставил флагманский А 250, в распоряжении которого уже 211 л.с. Это самый мощный «А-класс» в истории. Благодаря комплектации AMG он даже выглядит более горячо. Снаружи массивные для такого малютки

Спортивную модификацию легко опознать по двум выхлопным трубам и прорезям в бампере.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Mercedes-Benz A-Klasse		
	BlueEFFICIENCY		A 250 Sport
	A 180	A 200	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4292/1780/1433/2699		
Объем багажника, л	341		
Снаряженная/полная масса, кг	1370/1935	1370/1935	1445/1970
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	8,4	6,6
Макс. скорость, км/ч	202	224	240
Топливо/запас топлива, л	A95/50		
Средний расход топлива, л/100 км	5,5		6,4
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см^3	1595		1991
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000	115/156 5300	155/211 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1250–4000	250 1250–4000	350 1200–4000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6	P7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая, многорычажная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15	205/55R16	235/40R18

ВМЕСТО ПОХОЖЕГО НА КОЛОБОК ПРЕДШЕСТВЕННИКА «МЕРСЕДЕС» СОЗДАЛ ТРАДИЦИОННЫЙ ДЛЯ С-СЕГМЕНТА ХЭТЧБЕК. ОН ТЕСНЕЕ, ЗАТО БОЛЕЕ СТИЛЬНЫЙ И ДИНАМИЧНЫЙ. КАК РАЗ ЭТО И НРАВИТСЯ МОЛОДЕЖИ – ОСНОВНОЙ ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИИ «А-КЛАССА».

18-дюймовые «катки», сквозь которые просматриваются выкрашенные в красный цвет тормозные механизмы, а сзади на самом видном месте – две выхлопных трубы. Плюс дополнительные прорези-воздуховоды в бамперах.

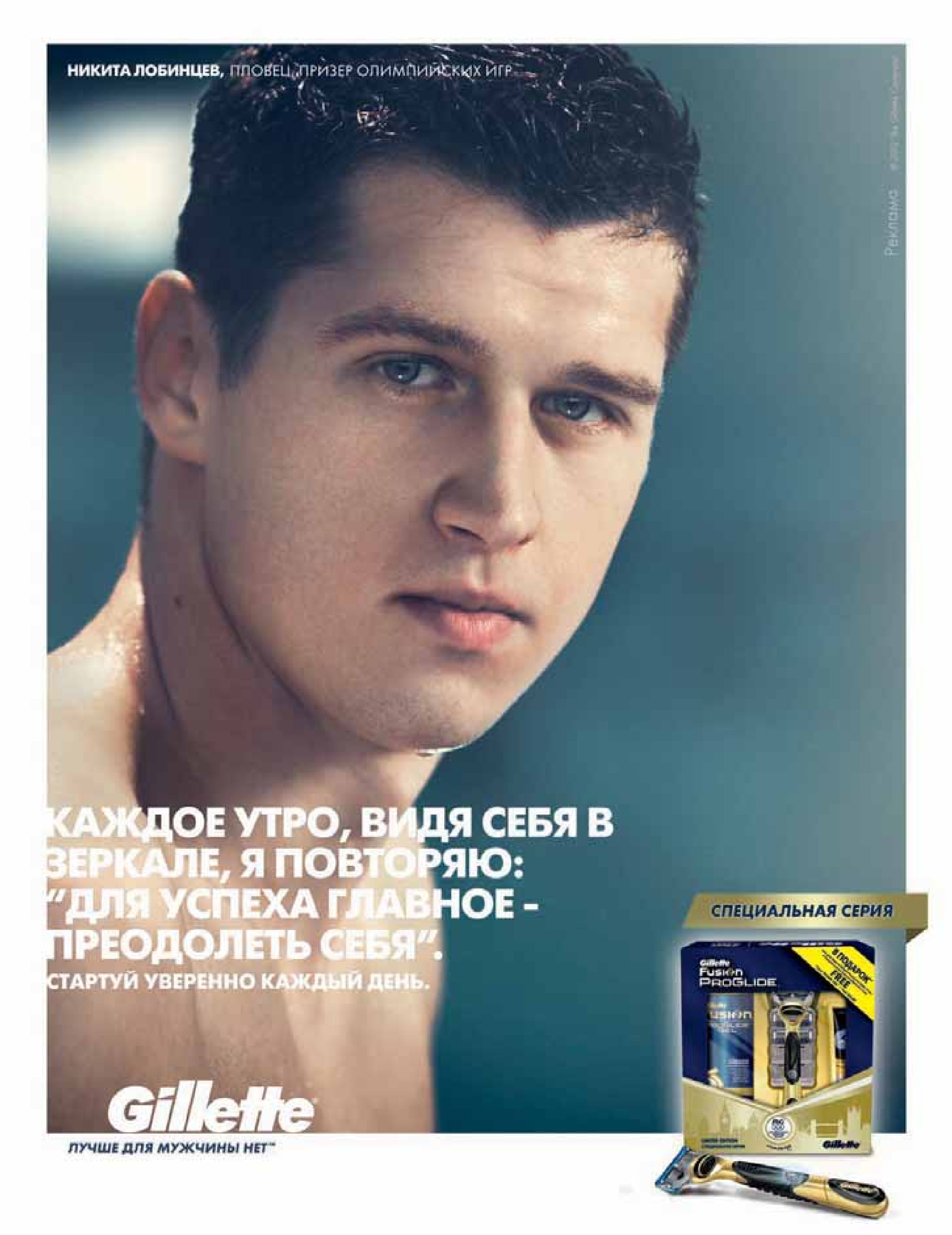
Салон тоже оформлен иначе. Красная прострочка, красные ободки вокруг дефлекторов вентиляции, красные ремни безопасности. На боевой лад машина настраивает и звучанием: оно тут куда более рычащее. Перевожу коробку в спортивный режим – и вперед! Разгон драматичен во многом благодаря звуковому сопровождению. Набор скорости по сравнению с А 200 заметно бодрее, хотя в кресло, конечно, не впечатывает – все-таки не суперкар.

Тем не менее со многими горячими хэтчбеками этот «А-класс» вполне может посоперничать. И не только в динамике. Ведь тут и увеличенные тормоза, и более жесткая подвеска с уменьшенным на 15 мм клиренсом, – благодаря ей флагман воспринимается куда острее обычных версий. Он проходит повороты быстро, с огоньком, на грани фола. При этом всегда остается безопасным, так как система стабилизации не отключается и вступает в дело, если водитель переборщил со скоростью или ошибся в траектории. Ну а тем, кому и этого покажется мало, имеет смысл дождаться полноценной AMG-версии, в распоряжении которой свыше 300 л.с., а также полный привод. Но такие машины доберутся до нас не скоро, никак не раньше весны следующего года. ЗР

В ОЖИДАНИИ СЕДАНА

В течение ближайших месяцев состоится премьера седана на базе нового «А-класса». Как он выглядит, можно судить по концепт-кару CLA. Его длина будет больше, чем у «С-класса», а цена, обещают, – ниже. Заманчиво!

Рельефные боковины, низкая крыша, длинный капот – кардинально иной дизайн по сравнению с предшественником!


НИКИТА ЛОБИНЦЕВ, ПЛОВЕЦ, ПРИЗЕР ОЛИМПИЙСКИХ ИГР
Реклама
КАЖДОЕ УТРО, ВИДЯ СЕБЯ В ЗЕРКАЛЕ, Я ПОВТОРЯЮ: "ДЛЯ УСПЕХА ГЛАВНОЕ - ПРЕОДОЛЕТЬ СЕБЯ".
СТАРТУЙ УВЕРЕННО КАЖДЫЙ ДЕНЬ.
Gillette
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™
СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ
Gillette
Fusion
ProGlide
В ПОДАРОК
Gillette

ПРЕСНАЯ НАЧИНКА

В России начали продажи «Ситроена-С4» с дизелем. Французский круассан с новой начинкой попробовал на зуб **Михаил Кулешов**. Фото **Константина Якубова**.

Как гласит легенда, в XVII веке один французский пекарь, живший в Вене, замешивая тесто в своей маленькой пекарне, вдруг услышал откуда-то снизу глухой шум. Прибывшие на помощь полицейские обнаружили, что турки пытаются прорыть туннель в город. Попытку пресекли, а пекарь получил в награду эксклюзивное право на выпечку булочек в виде полумесяца – напоминание о символе ислама.

Сегодня круассан – один из символов Франции, как и автомобили «Ситроен», а отчетливый глухой шум в салоне производят не воины Османской империи, а 110-сильный дизельный мотор. Примечательно, что к российскому столу такой С4 подается исключительно с шестиступенчатым роботом – в нем-то и заключена главная проблема этого «француза».

Перебирая передачи с уверенностью заики на публичном выступлении, робот способен испортить впечатление не только от хорошего мотора, но и от автомобиля в целом. Задержки при смене передач достигают пары секунд и заставляют водителя при интенсивном разгоне в буквальном смысле отвешивать поклоны дороге, повисая на ремне при каждом переключении. Конечно, проведя за рулем пару часов и перейдя на ручное управление трансмиссией при помощи подрулевых лепестков, я привык к специфике коробки. Но остается непонятным – почему в век адаптивных автоматов к ситроеновскому роботу нужно адаптироваться? Ради снижения стоимости автомобиля? Пардон! Цены на дизельный С4 начинаются на отметке 792 900 руб., а это на 110 тысяч больше, чем просят за аналогичную комплектацию бензиновой версии с автоматом. Ради возможности ездить на дизеле? Да, мотор неплох. «Француз» отлично едет на моменте уже с 1500 об/мин, но всерьез экономить вряд ли удастся. Несмотря на старания системы «старт-стоп», С4 в среднем потреблял 7 л на сотню. Не много, но на революцию не тянет, да и от паспортных 4 л далеко.

А самое обидное, что за бестолковым роботом и неоправданно высокой ценой меркнет хорошее, сбалансированное шасси, отходит на второй план красивый и высококачественный интерьер, а такие редкие для этого класса опции, как массажные кресла, не приносят радости. Дайте дизельному С4 классический автомат! А лучше еще и механику. Пусть даже ценой отказа от некоторых экзотических примочек. Ведь несмотря на противоречивые чувства, которые вызвал у меня «Ситроен», потенциально С4 с дизелем – автомобиль из правильного теста. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C4 1.6 e-HDi RT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4329×1789×1498
Колесная база, мм	2608
Колея спереди/сзади, мм	1535/1530
Объем багажника, л	380–1183*
Снаряженная/полная масса , кг	1205/1765
Максимальная скорость, км/ч	190
Разгон 0–100 км/ч, с	11,2
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	4,4/3,7/4,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 81 кВт/110 л.с. при 3600 об/мин, 270 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, 6-ступенчатая роботизированная.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/45/R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Exclusive.

ЦЕНА: 956 900 руб.

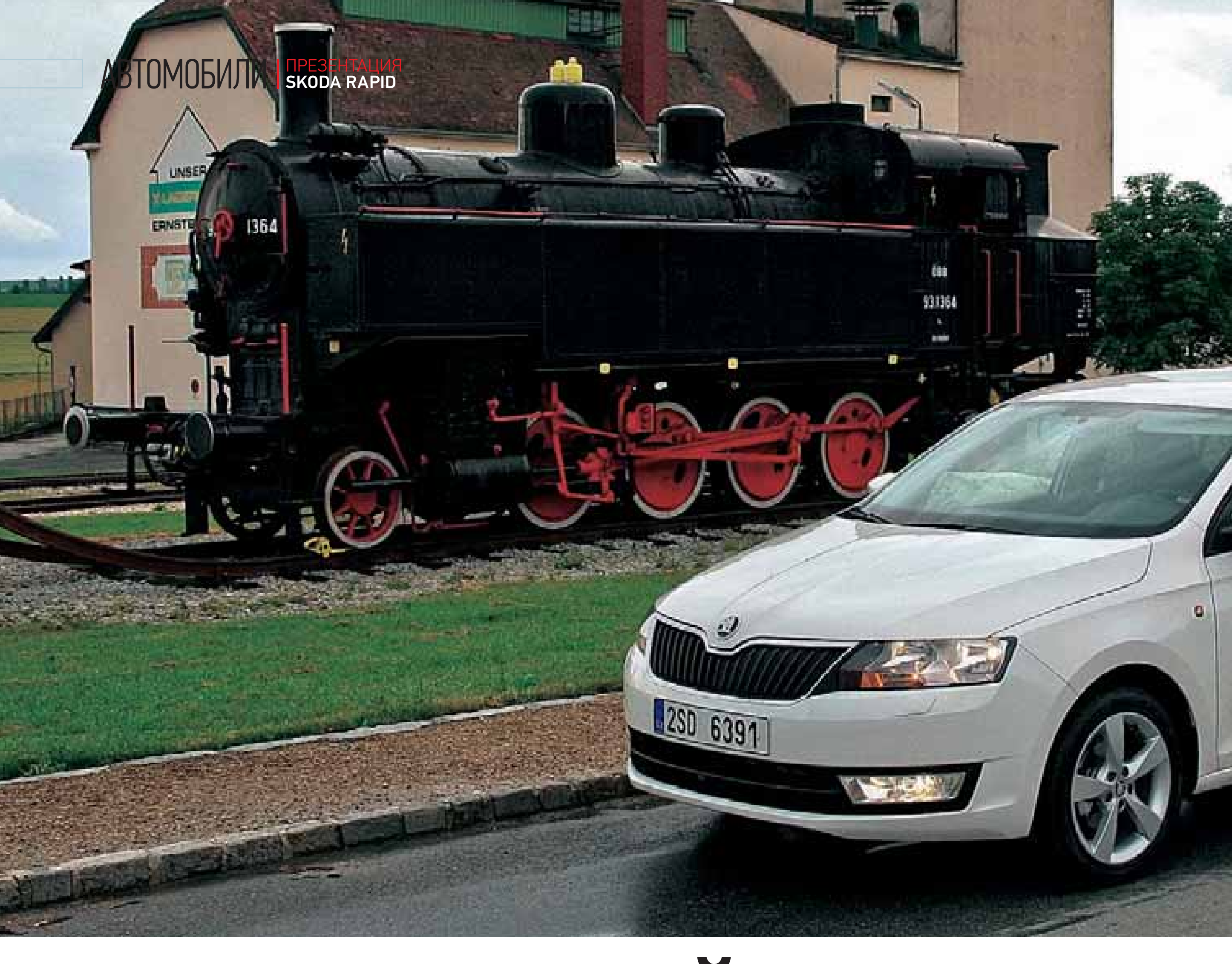
+ Тяговитый мотор, богатое оснащение.

– Весьма специфический робот, сильная вибронагруженность, высокая цена.

*При сложенных задних сиденьях.

Селектор робота нетривиален. Удобство пользования спорное.

КУРЕНИЕ УБИВАЕТ



МАЛЕНЬКИЙ ГИГАНТ

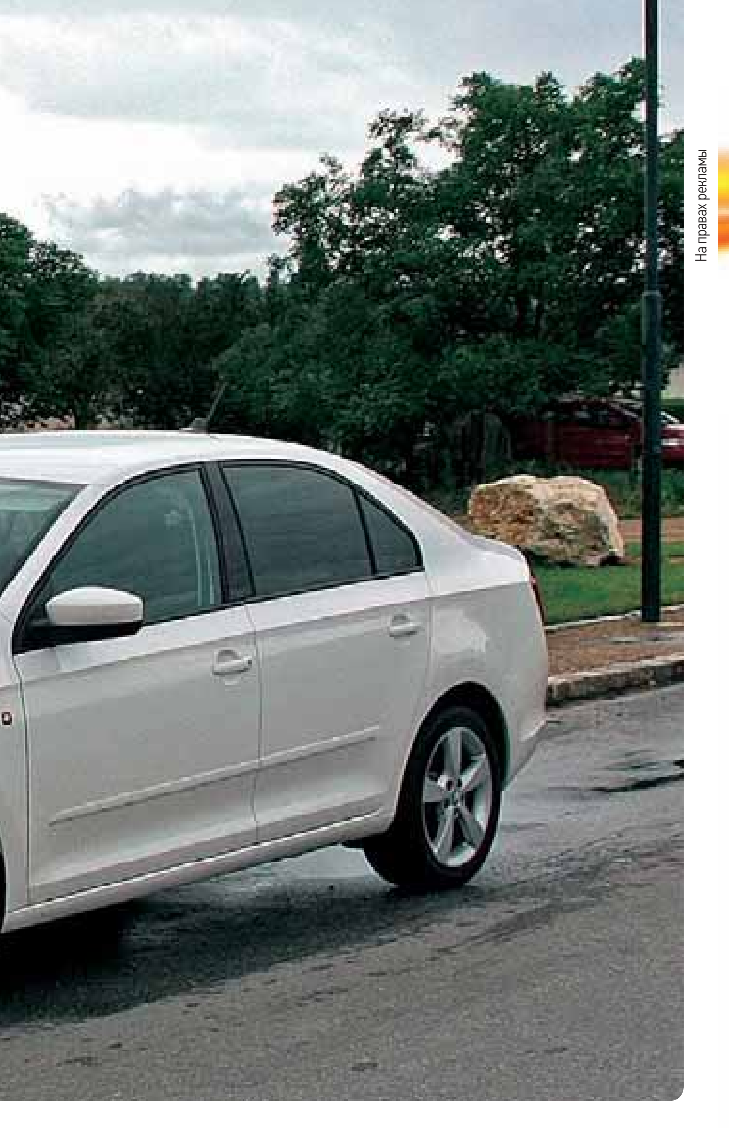
В сегменте доступных семейных автомобилей пополнение. «Рапид», новая модель «Шкоды», должен занять место между «Фабией» и «Октавией». Автомобиль тестировал **Юрий Тимкин**. Фото автора.

ХЭТЧБЕК С ХВОСТИКОМ

В «Шкоде» долго интриговали – различные концептуальные версии автомобиля то и дело выставляли на международных салонах. Неудивительно: «Рапиду» предстоит стать первой машиной марки с новой стилистикой. Никаких округлостей! Угловатые формы повсюду, и они весьма гармоничны. По крайней мере, тяжеловесности в экстерьере нет. Дизайн яркий, но при этом узнаваемый: сразу видно, что перед тобой «Шкода». Еще один примечательный момент: у «Рапида» весьма редкий тип кузова – лифтбек. То бишь хэтчбек с хвостиком. Такой, кроме чехов, никто в Европе не использует. Чем не конкурентное преимущество?

Напомним, такой же вариант кузова у «Октавии Тур», к которой новинка идеологически очень близка. У них даже внешние габариты почти совпадают. Но если та «Октавия» была откровенно тесна, то «Рапид» – нет. Он, как заявляют чехи, чемпион по запасу пространства для коленей задних пассажиров. Действительно, места там больше, чем не только у одноклассников, но и у некоторых моделей классом повыше! Правда, по высоте и ширине запас пространства таких восторгов уже не вызывает. Великоват и напольный туннель – третьему сзади неудобно. В простых комплектациях ему даже подголовник не полагается. Не хватает и дефлекторов вентиляции – в морозы на камчатке будет, мягко говоря, не жарко. Зато предусмотрены кармашки в дверях, два подстаканника и четыре крючка: на стойках и у потолочных ручек. Практично? Вы еще багажник не видели!

Распахнув пятую дверь, аж присвистнул от удивления – столь внушительного (550 л, при том что под полом полноценная запаска) объема никак не ожидал. А при сложенном заднем диване он увеличивается до полутора кубометров. Пещера! Причем пещера благоустроена: здесь сразу три (одна горизонтальная и две вертикальные) фиксирующие сетки, вместительные ниши по бокам, крючки, а также практичный двухсторонний коврик.



С одной стороны обычное ворсовое покрытие, с другой – прорезиненное, которое придется весьма кстати, если случится перевозить грязную поклажу. Еще одной практичной вещицей, которыми так гордятся чехи, стал скребок для льда, что хранится под крышкой бака. Маловат, но лучше, чем ничего.

Сажусь за руль. Строгий и лаконичный дизайн – такой с годами не надоест. Да, салон без изысков, но удобен и максимально функционален: кресла принимают, как родненького, хваткий руль регулируется по двум направлениям, хвалю и просторную площадку для левой ноги. В богатых комплектациях есть редкий для этого сегмента навигатор, климат-контроль, поворотные противотуманки, парктроник. Последний совсем не лишний, так как из-за покатого заднего стекла в салонное зеркало мало что видно.

СЕКРЕТ ПОЛИШИНЕЛЯ

«Рапид» создан на основе седана «Поло». Однако, в отличие от донора, для «Шкоды» предлагают широкий

По сравнению с «Поло Седаном» длина «Шкоды» больше на десяток сантиметров. Поэтому смотрится она солиднее и основательнее.

По запасу пространства для коленей задний диван «Рапида» обставит многие седаны D-класса!

выбор двигателей, включая два дизеля (их, по прогнозу, выберет 45% европейских покупателей). В базе пойдет 75-сильный 3-цилиндровый бензиновый агрегат. Но таких на тесте не было. Так что объектом моего внимания поначалу стала следующая по рангу версия – с 1,2-литровым мотором мощностью 86 л.с., который совмещается исключительно с 5-ступенчатой механикой. Если ездить на ней одному-вдвоем и налегке, то динамика еще куда ни шло. Главное – не давать стрелке тахометра опускаться ниже 1500 об/мин: в этой зоне мотор совсем не тянет. Оживление у него наступает после 2000 об/мин, но бодрости все же недостает. В общем, машина без претензий.

Куда лучше проявил себя «Рапид» с двигателем того же объема, но мощностью 105 л.с. Он, кстати, поет в дуэте уже с 6-ступенчатой механикой. Темперамент заметно более горячий: обгоны даются легче, в левом ряду магистрали не чувствуешь себя чужаком. А средний расход топлива по итогам поездки составил достойные для такой мощности 7,4 л/100 км.

Тем же, кто не желает переключать передачи вручную, адресуется версия с флагманским двигателем – турбонаддувным 1,4-литровым мощностью 122 л.с., который обязательно снабжают

ПИРЕНЕЙСКИЙ БРАТ

Одновременно с «Рапидом» дебютировало новое, уже четвертое по счету поколение «СЕАТа-Толедо» – практически точная копия «Шкоды». Конструктивно машины одинаковы, различаются лишь элементами оформления. Кстати, первый «Толедо» изначально был лифтбеком. Так что такой тип кузова испанской компании не в диковинку.

Кто-то скажет – скучный. Кто-то – лаконичный. А по мне, дизайн классический. Такой не устареет даже через десять лет.

Перевернутые цифры на шкалах типичны для шкодовских приборов.

Навигатор – опция, которая среди подобных машин встречается крайне редко.

Крючки для одежды есть не только на потолке, но и на боковых стойках. Обратите внимание: ремни безопасности имеют регулировку по высоте.

Попытка найти завалившуюся флешку... Бардачок поистине бездонный!

Сетки на боковинах кресел помогают поддерживать порядок в салоне.

Если бы не дворник на пятой двери, «Рапид» запросто можно принять за седан.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Skoda Rapid		
	1.2 TSI	1.2 TSI	1.4 TSI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/ высота/база**	4483/1706/1461/2602		
Объем багажника, л	550		
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	10,3	9,5
Макс. скорость, км/ч	183	195	206
Топливо/ запас топлива, л	А95/55		
Средний расход топлива, л/100 км	5,1	5,4	5,8
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1197	1197	1390
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	63/86 4800	77/105 5000	90/122 5000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 1500–3500	175 1550–4100	200 1500–4000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5	М6	DSG7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	175/70R14–215/40R17		

ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ ДЛЯ РОССИИ «РАПИД» ОТ ОПРОБОВАННОГО БУДЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ДВИГАТЕЛЕМ И ПОДВЕСКОЙ. НО ПРОСТОРНЫЙ САЛОН И БАГАЖНИК У НЕГО НИКТО НЕ ОТНИМЕТ!

7-скоростной коробкой DSG. Легкий «Рапид» с таким силовым агрегатом летает. Стартуя с пробуксовкой, он не скисает на разгоне даже после 100 км/ч. Правда, столь бравурный норов машина демонстрирует только в спортивном режиме, в обычном она куда более спокойна.

По австрийским дорогам «Рапид» едет здорово. Благодаря жестковатой (жестче, чем у «Поло Седана») подвеске лифтбек стрелой летит по шоссе, ни на йоту не отклоняясь от курса, да и в поворотах крепко стоит на ногах. Ни шумов тебе, ни вибраций, добротный европейский автомобиль. Бюджетности нет и в намеке. Но это всё здесь, в Австрии. В России же «Рапид» собираются предлагать с пакетом для плохих дорог, подразумевающим увеличение клиренса (со стандартных 136 мм) на 15 мм спереди и на 12 мм сзади. Пружины и амортизаторы тоже получат иные характеристики; автомобиль, скорее всего, станет более мягким, то есть лучше приспособленным для дорожных неровностей. Ну а главное – на нашем рынке его будут снабжать 1,6-литровым 105-сильным атмосферником от «Поло Седана», отвечающим стандарту Евро-4. Видимо, DSG нам не светит – в качестве альтернативы используют 6-ступенчатый автомат с гидротрансформатором.

Пока чехи не определились, стоит ли предлагать россиянам моторы с европейского рынка. В это я готов поверить. Но в то, что они будто бы до сих пор не знают, наладят ли у нас выпуск «Рапида», – нет. Конечно, наладят! По нашим данным, производство стартует в первой половине 2013 года. Секрет Полишинеля и то, что выпускаться он будет бок о бок с «Фольксвагеном-Поло Седан», под Калугой. Стоимость пока неизвестна. Производитель говорит о ценах посередине между «Фабией» и «Октавией». Значит, в базе машину можно будет купить примерно за 500 000 руб. Середина вовсе не золотая. Оно и лучше! ЗР

Двухсторонний коврик в багажнике «Шкоды» появился впервые.

Багажник вызывает изумление своим объемом. Конкуренты отдыхают.

Еще одно удобство – крючки для сумок и пакетов.

ДВОРЕЦ С ГИБРИДАМИ

Новый «Лексус-GS» способен соперничать с лучшими представителями немецкого автопрома, считает **Максим Гомянин**. Фото автора и Lexus.

Коллега не подавал вида, но явно устал. Впереди идущий автомобиль чуть резче затормозил, мигая правым поворотником. Запаздывая с торможением, мы едем прямо в него… Я вжался в сиденье, но писк, раздавшийся в салоне, и мои комментарии по поводу вождения привели водителя в чувство – мы благополучно разъехались. Система Pre-Crash Safety сработала отлично. В передней части «Лексуса-GS» расположен микроволновый радиолокационный датчик, который сканирует пространство в 20-градусном секторе. Благодаря этому датчику и идет сигнал об опасности. Тут же электроника активирует преднатяжители ремней и, если нужно, экстренно тормозит.

Есть и другие штучки: система ночного видения, камера наблюдения

МОДНЫЙ ЭКОНОМ

Гибридный «Лексус-GS 450h» – типичный представитель машин с параллельной схемой. То есть ДВС и электромотор могут функционировать как сами по себе, так и в паре. Бензиновый 3,5-литровый V6 мощностью 292 л.с. работает по циклу Аткинсона, что повышает экономичность по сравнению с традиционными четырехтактными моторами.

В состав гибридного привода входят тяговая батарея, генератор, система, передающая энергию бензинового двигателя, генератора и электромотора через планетарную передачу. И, конечно, блок управления.

В режиме, например, *Sport S* он увеличивает напряжение, подаваемое на электромотор, до максимальных 650 В, а в *Eco* ограничивает значением 500 В, повышая экологичность автомобиля.

Гибрид не уступает бензиновым собратьям в роскоши и комфорте салона. Отделка кожей сидений и руля просто прекрасна. На педалях и площадке для упора ноги перфорированные алюминиевые накладки.

В режиме *Eco* стрелка на левом циферблате показывает режимы движения. В спортивном режиме «блюдце» превращается в привычный тахометр.

Графика на центральном мониторе расскажет об уровне заряда батареи и работе двигателя с электромотором. Сейчас машина едет за счет последнего.

Шайба *Drive Mode Select* такая же, как в GS 250 и GS 350 AWD. А вот кнопка *EV Mode* – привилегия гибрида. Касание пальцем – и машина движется только на электротяге.

за водителем. GS похож на высокоточное оружие. Увы, для России некоторые опции не предусмотрены. Но и в нашей версии недостатка в системах помощи водителю нет. Скажем, камера, расположенная в салонном зеркале, распознает источники света перед автомобилем и включает или выключает дальний свет фар.

СТОИМОСТЬ МОДИФИКАЦИЙ LEXUS GS, руб.

250	1 730 000–2 450 000
350 AWD	2 210 000–2 637 000
450h	2 625 000–3 160 000

На безлимитном участке автобана пускаем вперед «Порше», летящий под 200 км/ч, и пристраиваемся за ним. Наш «двести пятидесятый» словно влипает в дорогу: никакого рыскания или раскачки. Так же предсказуемо машина ведет себя на извилистых серпантинах. У меня к «Лексусу» все больше доверия. Кстати, еще в Москве я выезжал

ГИБРИДЫ В СКЛАДЧИНУ

Никель-металлгидридные аккумуляторные батареи для гибридов «Тойота» производит «Панасоник EV Энерджи Ко.» – совместное предприятие с «Мацушита электрик» (владелец бренда «Панасоник»). Японский автомобильный концерн инвестировал в производство около 192 млн. долл. Продукцию СП устанавливают на «Тойоту-Приус» и «Кэмри»,

а также на «Лексус-LS 600h» и GS 450h. Такое партнерство – один из способов снизить затраты и ускорить процесс производства. Еще одна пара японских компаний – «Ниссан моторс» и NEC – пошла схожим путем: ее СП (формально оно принадлежит «Отомотив энерджи саплай», Automotive Energy Supply, чьими акциями владеют «Ниссан» и NEC в равных долях) позволяет ежегодно выпускать гибридные системы для 60 тыс. машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Lexus GS		
	250	350 AWD	450h
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4850/1840/1470/2850		
колея спереди/сзади	1575/1590		
Радиус поворота, м	145		141
Объем багажника, л	530		465
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная/полная масса, кг	1795/2170	1885/2250	1985/2325
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,6	6,3	5,9
Максимальная скорость, км/ч	225	190	250
Топливо/запас топлива, л	А95/66		
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	12,4/6,9/8,9	14,3/7,9/10,2	6,7/5,5/6,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V6/24		
Рабочий объем, см^3	2500	3456	3456
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	154/209 6400	233/317 6400	215/292 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	253 4800	378 4800	352 4500
ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ	–		синхронный, переменного тока, с постоянным магнитом
Мощность, кВт/л.с.	–		147/200
Крутящий момент, Н·м	–		275
Напряжение, В	–		650
Тип батареи	–		никель-металлгидридная
Напряжение, В	–		288
Суммарная мощность гибридной силовой установки, кВт/л.с.	–		254/345
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	задне-приводная	полно-приводная	заднеприводная
Коробка передач	А6		бесступенчатая с электронным управлением
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/50R17, 235/45R18	235/45R18	

ИНСТРУМЕНТЫ ПРЕВОСХОДСТВА

Гибридный GS 450h с пакетом F Sport (и только с ним) оснащен системой динамического управления задними колесами. Они поворачиваются на угол до 2 градусов. Электроника определяет необходимый угол с учетом скорости, боковых перегрузок, угла поворота и интенсивности работы рулем. На скоростях до 80 км/ч колеса передней и задней осей поворачиваются в разных направлениях, свыше 80 км/ч – в одном.

Пакет F Sport создан командой инженеров, работавшей над суперкаром LFA. Опции можно заказать для всех модификаций GS и для других моделей «Лексуса». Внешне такие автомобили отличают бамперы, спойлер на крышке багажника и шильдики *F Sport*. Но это только верхушка айсберга. Характеристики передних и задних амортизаторов иные, поскольку в них используется масло меньшей вязкости. Сайлент-блоки более жесткие и крупные. Размер тормозных дисков увеличен, а для уменьшения их массы часть, не входящая в контакт с колодкой, изготовлена из алюминия.

Система изменения жесткости подвески (AVS) дает возможность менять характер автомобиля, диапазон – от повседневного режима *Normal* до агрессивного *Sport S+*. Управление – шайбой *Drive Mode Select*. В спортивном режиме электроника зажимает амортизаторы, укорачивает руль примерно на 10%, а электроусилитель повышает усилие на 4%.

Гибрид с пакетом F Sport отличает агрессивная внешность.

Никель-металлгидридная батарея теперь более компактна: длина уменьшилась, высота увеличилась. Это позволило высвободить место в багажнике.

В ОДНОЙ МОДЕЛИ LEXUS ОБЪЕДИНИЛ МНОЖЕСТВО ХАРАКТЕРОВ. ГИБРИД – ОРИГИНАЛЕН, 350 AWD – ПРЕСТИЖЕН, 250 – КОМПРОМИСС МЕЖДУ РОСКОШЬЮ И ЦЕНОЙ. НА МОЙ ВЗГЛЯД, НАИБОЛЕЕ УДАЧНЫЙ.

на гоночный трек на полноприводном GS (ЗР, 2012, № 6) – отправить машину в занос было крайне трудно.

Автомат работает без нареканий как в «драйве», так и при переключении передач подрулевыми лепестками. Интересно, что даже в спортивных режимах гибридная машина умудряется подзаряжать свою батарею. Кстати, теперь аккумулятор, расположенный за спинкой заднего дивана, компактнее. Это позволило увеличить объем багажника на 60% (до 465 л) по сравнению с предыдущей моделью. Но на электротяге мы смогли проехать лишь около 2 км. Мало! Думаю, дальнейшие усилия инженеры направят на дальность электрического хода и эффективность батареи. Пожалуй, этому дворцу на колесах лишь дальнейшей электрификации и не хватает... **ЗР**

ВАРИАЦИИ НА МОДНУЮ ТЕМУ

Доля кроссоверов на рынке увеличилась за пять лет более чем вдвое. Способен ли новобранец «Субару-XV» пошатнуть позиции бестселлера «Ниссана-Кашкай» и амбициозного «Мицубиси-ASX»? **Михаил Гзовский** с тест-группой ЗР искал ответ на дорожках российской глубинки. Фото **Георгия Садкова**.

Nissan Qashqai

Дебютант 2007 года, с 2009-го выпускают и 7-местный удлиненный «Кашкай+2». В 2010-м модель претерпела рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (117 и 141 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SE+, SV, SV+, LE+.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 95 дилерских центров.

ЦЕНА: 780 000–1 226 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 141 л.с., вариатор, полный привод, LE+, 1 226 000 руб.

Mitsubishi ASX

Вслед за стартом продаж в Японии под именем RVR дебютировала европейская версия ASX – в 2010-м, на автосалоне в Женеве.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6, 1,8 и 2,0 л (117, 140 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Inform, Invite, Intense, Instyle, Ultimate, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 119 дилерских центров.

ЦЕНА: 699 000–1 249 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., вариатор, полный привод, Exclusive, 1 249 000 руб.

Subaru XV

В 2011 году на мотор-шоу в Шанхае дебютировал XV Concept. Серийный XV на базе «Импрезы» пришел на смену модели «Аутбек Спорт» в 2012 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (114 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- и 6-ступенчатая механические, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: BL, CC, DE, CD, KF, FG, FH, EH.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 47 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 974 000–1 321 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., вариатор, полный привод, KF, 1 248 000 руб.

НА ЦЕПИ

Эта дизайн-концепция у «Мицубиси» зовется Jet Fighter, то бишь «Истребитель». Огромный зев трапециевидной решетки радиатора дизайнеры срисовали с истребителя F2, который выпускает подразделение Mitsubishi Heavy Industries. Слышал, ASX – последняя модель в столь воинственном стиле. Будет жаль, если это действительно так! Потому как внешность кроссовера, запоминающаяся и несентиментальная, добавляет ему мужских симпатий.

Хороша и лисица «Субару». Прищурила ксеноновые глаза, вильнула хвостом с диффузором, и вот уже вслед ей оборачиваются, будто увидев знаменитость. Конечно, половиной успеха она обязана новому фирменному цвету. А в другом колере XV смотрится даже мужественно.

«Кашкай», как настоящий кочевник, с годами только хорошеет, не теряя стати и обретая мудрость взгляда. Рестайлинг 2010 года – очевидная удача художников, также отдавших предпочтение строгости. В общем, все трое – унисекс.

Да и внутренний мир их схож настроением: интерьеры скроены канонически – никакой асимметрии и неожиданных изломов. «Мицубиси» заставляет ахнуть при взгляде на небо сквозь стеклянную крышу, подсвечиваемую в темноте по периметру; приятно удивляет мягкой накладкой передней панели. Увы, сиденье с широкими валиками боковой поддержки велико даже крупным мужчинам, руль слишком тонок в сечении, а солидные магниевые (!) подрулевые лепестки растут из рулевой колонки, так что пользоваться ими в повороте неудобно.

«Субару» – машина вне времени. Такой салон вполне мог быть нарисован и пять, и десять лет назад. А некоторые бюджетные решения откровенно удивляют: выемки-ручки дверей сиротские, автоматический стеклоподъемник один, поворотники в ответ на легкое касание моргают единожды, а не троекратно, мультимедийная система со скромной графикой смотрится инородно, словно на заводе забыли вынуть какой-то профессиональный измерительный прибор. Зато с эргономикой полный порядок: отлично спрофилированное и в меру жесткое кресло хорошо держит в поворотах, удобен руль – подрулевые лепестки хоть и не металлические, зато вращаются вместе с баранкой.

Пострестайлинговый «Кашкай» мало чем отличается от прежней машины. Стоило ли городить огород, если салон и так удался? Нет и намека на экономию на спичках, качество

Mitsubishi ASX

Спокойный интерьер «Мицубиси-ASX» в деталях перекликается с «Аутлендером» теперь уже прошлого поколения.

Комбинация приборов ASX неплохо читается днем, а ночью так просто нарядна.

Трансмиссией ASX управляет трехпозиционный кругляш на центральной консоли.

Вариатор «Мицубиси», по ощущениям, сбивает темп разгона, реагируя на акселератор с задержкой.

Subaru XV

Обратная сторона простоты – функциональность. Показания шкал «Субару» считываются в доли секунды.

Интерьер «Субару» вызывающе лаконичен по дизайну и наполнению: нет подсветки зеркал в солнцезащитных козырьках, ручки дверей неудобные.

Вариатор XV в ручном режиме не «переключается» вверх самостоятельно, имитируя работу некоторых автоматов.

Nissan Qashqai

Аналоговые указатели температуры и уровня топлива у «Кашкая» понравились больше «инфографики» конкурентов.

Внутренний мир «Кашкая», на наш взгляд, наиболее гармоничен, и материалы отделки здесь наиболее добротные.

Вариатор «Кашкая» выводит мотор в зону максимально эффективных оборотов быстрее оппонентов.

Все автомобили оборудованы штатной навигацией. К софту каждого есть претензии, но потеряться труднее всего на «Мицубиси».

Во втором ряду ASX тесно в коленях, шикарная панорамная крыша съедает пространство над головой.

Это даже не эргономический огрех «Мицубиси», а просто провал: не то что увидеть – добраться до кнопки подогрева подушки, сидя на ней, крайне сложно.

Климат даже в топовой комплектации ASX лишь однозонный.

Навигационно-мультимедийная система в «Субару» выглядит кустарной, хотя к функционалу и качеству звука претензий нет.

После «Мицубиси» и «Ниссана» сидеть во втором ряду «Субару» вдвоем – роскошно. Третьему помешает развитый туннель.

Навигационная информация хранится на карте формата SDHC.

Бесхитростный климат-контроль XV летом отлично справляется со своей задачей даже на первой скорости вентилятора.

У «Ниссана» и «Мицубиси» одинаковый принцип управления трансмиссией: передний или полный привод с опционной «жесткой» связью.

Навигация «Ниссана» работает странно: потеряв маршрут, долго не предлагает альтернативу и предательски молчит.

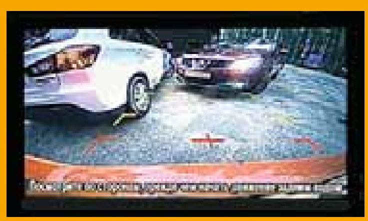
Кнопки климат-контроля «Ниссана» мелковаты, а сам блок частично перекрыт рычагом коробки.

В «Ниссане» тесно, и садиться в него неудобно: ноги застревают между стойкой и основанием сиденья, проем узок.

ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ

Все автомобили оснащены парктрониками и камерами заднего вида. Примитивнее всего «Мицубиси» с неподвижной разлиновкой парковочной площадки. «Субару» позволяет точнее рассчитывать свободное пространство благодаря более наглядной линейке. Ну а «Кашкай» с его мультикамерным круговым обзором Around View Monitor просто вне конкуренции.

Mitsubishi ASX



Subaru XV

Nissan Qashqai

сборки, судя по отсутствию скрипов в машине с пробегом за десяток тысяч, на высоте. Но это с точки зрения водителя, а что пассажиры?

Попрыгав из одной машины в другую, единогласно выбрали «Субару»: здесь и места для коленей больше, и входить-выходить удобно. «Мицубиси» и «Ниссан» тесны даже для двоих рослых путешественников, а сесть сзади втроем – проблема во всех моделях. Преимущество «Субару» отчасти съедает напольный туннель.

ДАТЬ РЕМНЯ

Как насчет задачки? Разница в мощности наших подопечных – 9 л.с. в пользу «Мицубиси» и «Субару», причем XV легче ASX на 106 кг (здесь и далее замеры ЗР). «Ниссан» же не только наименее мощный, но и тяжелее «Мицубиси» на 12 кг. Кто самый медленный в разгоне до сотни? Не угадали – ASX!

Он лениво реагирует на газ, особенно при старте, будто ограждает мотор от стрессовых нагрузок. Поневоле впиваешься в подрулевые лепестки, подгоняя авто вручную. Но поскольку ASX – обладатель лучшей в троице аэродинамики («Джет Файтер» все-таки!), с ростом скорости он догоняет оппонентов, устанавливая скоростной рекорд – 182 км/ч (на 8 и 6 км/ч быстрее, чем «Субару» и «Ниссан» соответственно). К тому же ASX – обладатель приза в номинации «Самый длинный выбег».

XV субъективно резвее, даже пытается изобразить что-то вроде пробуксовки на старте, отчего езда в городе становится дерганой. Но, по нам, это лучше, чем летаргия ASX. Средние скорости даются XV тяжелее: он тратит на разгон с 60 до 100 км/ч на секунду с лишним больше. А лишняя секунда на обгоне – это, знаете ли...

А вот и решение задачи: победитель по удобству управления тягой – «Ниссан». Он не только адекватно, без спячки и дерганья, реагирует на открытие дросселя, но и приспосабливается к вашей манере езды. Увы, все машины назойливо жужжат мотором, зависая на пике мощности, и убивают впечатление от разгона.

Покончив с инструментальными замерами, мы стартовали с Дмитровского полигона на север. Тверская область привычно встретила решетом асфальта, усыпанного гравием после наспех проведенного латания. Вскоре заговорили рации: «У ASX пробой подвески, качает, как в шторм, сбавьте ход». Мы уже сталкивались с раскачкой «Мицубиси», и фирма, к ее чести, пыталась решить проблему установкой новых пружин и амортизаторов. Увы, корма по-прежнему, хотя и в меньшей степени, приседает на волнах. Амортизаторы передней оси замыкаются на ходе сжатия, сзади подвеска постоянно выбирает ход. «Ребята, и у меня пробой, помедленнее!» – это уже водитель «Субару». Вот они, низкопрофильные шины на модных дисках! Водитель «Ниссана» эти жалобы воспринимает как капризы: «Кашкай» великолепно справляется с неровностями. И чем быстрее ход, тем лучше его плавность.

Конечно, кратеры лучше объезжать, и специалист номер один тут «Субару»: сочное реактивное действие на руле и моментальная реакция не раз спасали от провалов во всех смыслах. Преимущество фирменного оппозитного мотора, позволяющего опустить центр тяжести, налицо. Ни сколько-нибудь мешающих кренов, ни запаздываний в реакциях у машины с наибольшим дорожным просветом мы не отметили.

«Мицубиси» на фоне XV смотрится бледно. Настройки электроусилителя руля не столь филигранны: когда нужно чуть скорректировать курс или объехать ямку, чувствую излишнее

КОД ДА ВИНЧИ

Удивительно, но сочетание XV – не только имя нового «Субару». Это еще и обозначение века, в котором великий Леонардо да Винчи набросал эскиз... первого вариатора! Идея вновь всплыла на научно-техническом горизонте в XIX веке, а точнее, в 1886 году, когда на нее был выдан патент. Серийная бесступенчатая трансмиссия с резиновыми клиновыми ремнями впервые появилась на малогабаритном голландском ДАФ-600. В 1987-м клиновые вариаторы со стальным гибким ремнем освоили «Форд» и «Фиат». Японцы ответили: в конце 1980-х «Субару» наладила производство вариаторов собственной конструкции и успешно продавала их другим концернам.

На «Субару-XV» стоит вариатор Lineartronic с цепной передачей крутящего момента между двумя шкивами (как у Multitronic от «Ауди»). Это решение позволило увеличить КПД по сравнению с традиционной ременной конструкцией. Кроме того, трансмиссия стала компактнее и легче. Вместо фрикционов, традиционно отсоединяющих вариатор от мотора, здесь гидротрансформатор, – он блокируется на скорости более 8 км/ч.

Коробка «Ниссана» носит имя Xtronic и, по уверению фирмы, первой в мире снабжена дополнительной планетарной передачей. Как и в случае с «Субару», сделано это прежде всего ради компактности и экономичности. Плюс потери на трение снизились примерно на 30%.

Под кузовом «Мицубиси-ASX» – третье поколение вариатора INVECS, известного с 2000 года. Конструктивно это классический клиноременный вариатор, главная особенность которого относительно предшественника – подрулевые лепестки управления. Как и большинство современных автоматов такого типа, INVECS-III адаптируется к стилю вождения.

сопротивление при попытке отклонить руль на пару градусов. Действуешь решительнее и быстрее – руль вдруг поддается, но машина не поспевает за командами. При отключенной системе стабилизации ASX охотно уходит в занос, впрочем вполне контролируемый.

«Ниссан» не столь спортивен, как «Субару», и не столь живо реагирует на быстрые команды рулем, но в целом держится молодцом: без ярко выраженной склонности к заносу или сносу штурмует повороты, а комфортная подвеска, что удивительно, не способствует раскачке и соскокам машины с дуги на неровностях.

НЕ ЗАКЛИНИТЬ

Полный привод наших подопечных в первую очередь рассчитан на улучшение управляемости на мокром и скользком покрытии, но мы, конечно, не преминули съехать с асфальта.

«Мицубиси» и «Ниссан» – близнецы-братья: управление трансмиссией у них возложено на шайбу-селектор с тремя положениями: передний привод, автоматический режим (электроника при необходимости включает заднюю ось) и *Lock* (муфта в приводе задних колес блокируется). Водитель «Субару» вынужден полностью положиться на электронику, никаких переключателей в XV нет. Здесь момент подается на колеса в соотношении 60:40 в пользу передней оси, многодисковая муфта блокируется при проскальзывании.

В полноприводном режиме «Мицубиси» и «Ниссан» ползут ноздря в ноздрю до тех пор, пока ASX не начинает цеплять грунт брюхом, от которого до земли мы намерили 175 мм.

У «Мицубиси» твердое второе место за объем багажника с результатом 264 л (по нашим замерам). Мало, но бывает и хуже.

Положив в багажник российской версии XV докатку, его окончательно превратили в табакерку.

«Кашкай» – лидер по вместимости, но у него наибольшая погрузочная высота, а о дверь рослый рискует рассадить голову.

Scher-Khan

Реклама

MAGIC CODE™ PRO 2
ЗАЩИТА ОТ ЭЛЕКТРОННОГО ВЗЛОМА

Модели:
Logicar A
Logicar B

Под защитой логики

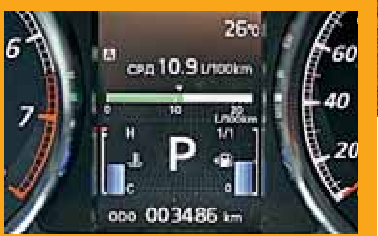
Автомобильные охранные системы SCHER-KHAN LOGICAR – это надежная защита в любых ситуациях. Двойное шифрование радиосигнала MAGIC CODE™ PRO 2 для защиты от электронного взлома. Персональный код для подтверждения права снятия автомобиля с охраны. Уверенная связь на дальности до 1500 м. Автозапуск двигателя и более 40 дополнительных сервисных функций

Техническая поддержка: 8 (800) 555-3-911

WWW.SCHER-KHAN.RU

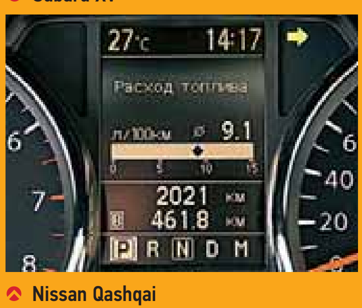
ДЕНЬГИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

В неспокойное с точки зрения цен на топливо время вопрос расхода все актуальнее. Поэтому по дороге к промежуточной финишной точке – городу Мышкину, что в трех сотнях километров от столицы, – мы провели эксперимент. Ехали колонной, периодически меняя лидера, с тремя остановками на смену водителей. В общем, поставили автомобили в максимально схожие условия. В роли беспристрастных (надеемся!) судей – бортовые компьютеры. Безоговорочный обжора – «Мицубиси», выпивший по ходу теста в среднем 10,9 л бензина на сотню. На втором месте «Ниссан» с 9,1 л. На удивление экономичным оказался «Субару», чей бортовой компьютер вывел всего 8,0 л. Простая арифметика показывает, что за 100 000 км владелец XV может сэкономить на бензине (при цене литра 29 руб.) около 84 000 руб., которые выложит хозяин ASX.



Mitsubishi ASX

Subaru XV



Nissan Qashqai

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА
(замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
MITSUBISHI ASX	65,4	68,5	71,7	77,7
SUBARU XV	64,7	68,1	71,5	74,0
NISSAN QASHQAI	66,9	68,9	71,7	74,1

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MITSUBISHI ASX	SUBARU XV	NISSAN QASHQAI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4295/1770/1625/2670	4450/1780/1570/2635	4330/1780/1615/2630
колея спереди/сзади	1525/1525	1525/1525	1540/1550
Объем багажника, л	415	310/1200	352/1513 (VDA)
Радиус поворота, м	5,3	5,3	5,3
Снаряженная/полная масса, кг	1455/1970	1415/1940	1535/1960
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	10,7	11,3
Максимальная скорость, км/ч	188	187	181
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/60	А95/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,5/6,8/8,1	10,5/6,5/7,9	10,6/6,5/8,0
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	187	189
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Оп4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1998	1995	1997
Степень сжатия	10,0	10,5	10,2
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6000 об/мин	110/150 при 6200 об/мин	104/141 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	197 при 4200 об/мин	196 при 4200 об/мин	196 при 4800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6 (CVT)	А6 (CVT)	А6 (CVT)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,35–0,39/1,75*	н.д.	2,35–0,39/1,75*
Главная передача	6,12	н.д.	6,47
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые
Размер шин	215/60R17	225/55R17	215/60R17

**Диапазон вариатора/задний ход.*

ЗАМЕРЫ ЗР

M_1 ⊗ – поперечный размер M_2

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
MITSUBISHI ASX	950–1190	660–870	1270	1010	935	1440	1410	810/1800	1020	425	820	264	885 (58)	645 (42)	1530	175*	245
SUBARU XV	965–1170	655–890	1185	1030	960	1410	1365	785/1645	1070	340	770	236	836 (59)	588 (41)	1424	225*	285
NISSAN QASHQAI	995–1170	605–845	1180	945	915	1425	1375	825/1655	1050	495	755	364	909 (59)	633 (41)	1542	200*	260

*По защите двигателя.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

MITSUBISHI ASX — погрешность спидометра 5,7%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180
время	1,7 с	3,8 с	6,1 с	8,9 с	12,5 с	17,5с	24,8с	37,4с	80,2с

max 181,7 км/ч

SUBARU XV — погрешность спидометра 5,7%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160
время	1,3 с	3,2 с	5,4с	8,3 с	12,3 с	17,8с	26,1с	42,5с

max 174,3 км/ч

NISSAN QASHQAI — погрешность спидометра 7,1%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160
время	1,6 с	3,4 с	5,6с	8,4 с	12,1 с	17,3с	25,3с	40,6с

max 175,5 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

MITSUBISHI ASX
60-100 км/ч (D) 6,8 с
80-120 км/ч (D) 9,3 с

SUBARU XV
60-100 км/ч (D) 8,1 с
80-120 км/ч (D) 9,4 с

NISSAN QASHQAI
60-100 км/ч (D) 6,7 с
80-120 км/ч (D) 8,9 с

ВЫБЕГ

MITSUBISHI ASX
120-50 км/ч 1340 м
50-0 км/ч 561 м

SUBARU XV
120-50 км/ч 1290м
50-0 км/ч 596 м

NISSAN QASHQAI
120-50 км/ч 1220 м
50-0 км/ч 498 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

MITSUBISHI ASX
путь 42,0 м
замедление 9,19 м/с²

SUBARU XV
путь 41,0 м
замедление 9,41 м/с²

NISSAN QASHQAI
путь 39,0 м
замедление 9,89 м/с²

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MITSUBISHI ASX	7	8	8	8	7	7	7	8	8	7	7	8	8	8	8	7,6
SUBARU XV	9	8	8	7	9	7	8	8	9	8	8	8	9	7	8	8,1
NISSAN QASHQAI	8	8	8	8	7	9	8	9	8	8	9	8	9	8	8	8,2

Модель	+	–
MITSUBISHI ASX	Наиболее доступный по цене, развитая сервисная сеть.	Неудобное водительское сиденье, теснота сзади, высокий уровень шума, раскачка на высоких скоростях.
SUBARU XV	Отменное водительское сиденье, просторно сзади, отличная управляемость и геометрическая проходимость.	Маленький багажник, узкий в передней части салон, неразвитая сервисная сеть.
NISSAN QASHQAI	Удобные и эффективные тормоза, отличная плавность хода, наиболее резвый разгон.	Тесно сзади, маловат диапазон продольной регулировки кресла.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Михаил Гзовский:

«По-моему, создать компактный кроссовер – задача весьма сложная, ведь покупатель ждет от него взрослых ездовых качеств и практичности при разумной цене. В этом смысле «Ниссан» уехал чуть дальше конкурентов».

Ниже, чем у других, у него подвешен и передний бампер. Машина боится диагонального вывешивания, а наступает оно рано, подвеска-то короткоходная. К тому же муфта срабатывает с задержкой – и ASX закапывается. «Кашкай» же продолжает покорение горы благодаря большему дорожному просвету и быстродействующей муфте. При диагоналке электроника неплохо имитирует межколесные блокировки.

С вершины холма за действом наблюдает «Субару»: 225 мм просвета против 200 у «Ниссана» плюс короткие свесы и длинноходная подвеска – уже половина дела. Посуху XV проезжает без контакта в такую глухомань, что диву даешься. Ну а когда возникает пробуксовка, полный привод при поддержке системы стабилизации VDC вытаскивает авто из щекотливой ситуации не хуже барона Мюнхгаузена. Да здравствует король пикников?

***

Как всегда, королевские десять баллов из десяти не выбил никто. «Субару» гостеприимно усадит назад двоих отдыхающих и доставит их до опушки, – но куда же грузить мангально-шашлычные принадлежности? Без хозяйственного «Ниссана» не обойтись. А что же «Мицубиси»? В этой компании ему уготована роль украшения пейзажа. Тоже неплохо! ЗР

ОСТАВИМ МНОГОТОЧИЕ

Поглощение итальянским концерном «Фиат» фирмы «Крайслер» вызвало самые разные комментарии. Но нам важнее, что под это событие подоспел обновленный «Пунто». О нем и рассказывает **Сергей Канунников**. Фото автора и «Фиат».

ВОТ ТАК НОМЕР

Что уж в Италии не экзотика, так это «фиаты» – самых разных моделей, модификаций и цветов. Но «пунто» с московскими номерами в окрестностях Милана неизменно вызывают живой интерес. Причина столь необычного сочетания проста: в Италии не нашлось машин в российской комплектации и московское представительство не поленилось привезти их из нашей столицы.

У «Пунто» (напомню, ит. punto – точка) изменили бамперы, светотехнику, некоторые мелкие детали. Но меня еще на короткой презентации в первую очередь заинтересовала версия с 77-сильным силовым агрегатом в сочетании с роботизированной коробкой передач Dualogic. Роботы сегодня распространяются все шире, и каждая фирма подчеркивает, что ее изделие совершеннее и проворнее конкурентов. Чтобы проверить утверждение, именно такой «Фиат» я и оккупировал, отложив общение с остальными вариантами до возвращения домой.

Все прочее разглядывать решил потом. Сразу за руль, рычаг с солидным набалдашником – назад, выруливаю по улочкам провинциального городка на относительный простор.

Моторчик в 77 л.с. явно не из хиляков – старательно тянет немаленькую и нетесную машину. А вот коробка трудится с повадками итальянского официанта в жаркий полдень, весь вид которого наводит на мысль: ты ему здесь только мешаешь.

Типичная для городков с заметным рельефом ситуация. Стою на светофоре – двигатель заглох: постаралась модная нынче система «старт-стоп». Зажегся зеленый – отпускаю тормоз, нажимаю газ. Хрюкнул стартер, заурчал мотор… робот надумал-таки передать момент на колеса. В эти несколько томительных секунд

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Fiat Punto 1.4		
	5 дверей		3 двери
	77 л.с.	105 л.с.	135 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4065/1685/1490/2510		
колея спереди/сзади	1475/1465		
Объем багажника (VDA), л	270/1030		
Радиус поворота, м	5,45		
Полная масса, кг	1515		
Снаряженная масса, кг	1040	1075	1155
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,2	10,8	8,5
Максимальная скорость, км/ч	165	185	205
Топливо/запас топлива, л	А95/45		
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,7/5,4	5,4	5,6
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1368		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	57/77 6000	77/105 6500	99/135 5000
Крут. момент, Н·м при об/мин	115 3250	130 4000	206 1750
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5/А5	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные		дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин:	175/65R15	185/65R15, 195/55R16	205/45R16

Дизайн спокойный, но элегантный. Эргономика на вполне современном уровне.

ЕГО РОБОТ, В ОБЩЕМ-ТО, НЕ ХУЖЕ, ЧЕМ У МНОГИХ ОДНОКЛАССНИКОВ. НО И НЕ ЛУЧШЕ...

Панель приборов четкая, но на ярком солнце контрольные лампы не всегда видны.

Багажник не очень велик, зато правильной формы.

ПРИМЕМ ПО «ПЯТЬСОТ»?

Помимо «Пунто» упор на нашем рынке делают на уже известную «пятисотку». Ее предлагают в двух комплектациях – Pop и Lounge, с моторами 1,2 и 1,4 л мощностью 69 и 100 л.с. соответственно. Машины окрашивают в шесть основных цветов. Одна из «фишек» подбора «пятисотки» – возможность комбинировать окрас кузова и крыши, внешний и внутренний декор. Удовольствие, правда, недешевое. Самая доступная «пятисотка» с 1,2-литровым двигателем обойдется в 552 000 руб., с агрегатом 1,4 л в той же комплектации – в 592 000, Lounge – в 705 000 руб. Правда, в последнем случае покупатель получит практически все, что бывает во взрослом автомобиле. Не говоря, конечно, о прозрачной крыше.

«Пунто» неуклонно скатывался назад на законно раздраженного парня в почти таком же «Фиате», но, похоже, с «примитивной» механической коробкой передач.

На горных дорогах мы с «Пунто» зависаем на крутых поворотах с подъемами. Коробка передач пару секунд размышляет, что ей делать теперь, после того как я позволил себе отпустить газ. А я тем временем раздумываю о причудах современной инженерии. Извиняет «Фиат» только то, что его робот, в общем-то, не хуже других. Но, увы, и не лучше.

Ну а ручной режим? Совсем другое дело! Не скажу, что 77-сильный «Пунто» превратился в спортивный автомобиль, но, если вовремя, не сбрасывая газа, легкими толчками перещелкивать передачи, машина бежит вполне резво, не вызывая у водителя комплексов даже в окружении итальянцев (те, похоже, нарочно подзуживают «Фиат» с московскими номерами).

Тут уж можно оценить и вполне приличные, логично управляемые тормоза, пусть и барабанные сзади (диски по кругу только на 135-сильной модификации), и вполне приемлемую подвеску, и совсем не острое, но понятное рулевое.

Стоит ли доплачивать 30 000 рублей в надежде дать отдых левой ноге? Для кого-то ответ не так прост, как для меня. Если ездить неторопливо, приноровиться поигрывать педалью газа, не позволяя коробке действовать уж совсем хаотично, и научиться просчитывать с запасом обгоны, а иногда и перестроения, жить с таким силовым агрегатом можно. А если к тому же не знать ничего другого...

НОРМЫ И ПРАВИЛА

Ну а теперь, наконец, посмотрим на «Пунто» в статике.

Посадка и спереди, и сзади удобная. Правда, передние сиденья жесткие и какие-то узенькие. При такой любви итальянцев к пицце и пасте – странно. Зато сзади человеку среднего роста на удивление удобно даже за индивидуумом под 190 см.

ТОЧЕЧНАЯ ИСТОРИЯ

«Фиат-Пунто» дебютировал в 1993 году в виде трех- и пятидверного хэтчбеков, был даже кабриолет. Самый слабый мотор 1990-х объемом 1,1 л развивал 55 л.с., наддувный 1,4-литровый – солидные 136 сил. С тех пор в 34 странах продали около 8,5 млн. автомобилей – в среднем свыше 400 тыс. в год.

Эргономика «Пунто» опять же нормальная, без изысков и спорных фантазий. Что ж, порой это и лучше. Отсутствие меню на русском языке в машине такого класса не исключение. Да и при том количестве информации, которое выдает дисплейчик между приборами, без родного языка вполне можно обойтись. Дизайн салона симпатичный, достойный страны рождения. А вот материалы неуютные – дешевые и жесткие. Это очевидно даже в заочном сравнении с некоторыми популярными в России одноклассниками.

У нас «Пунто» продают с тремя двигателями, механической или роботизированной коробкой, в комплектациях Easy и Lounge, в трех пастельных колерах и девяти металликах. Самый дешевый «Пунто» с механической коробкой стоит 555 000 руб., самый дорогой – трехдверный 135-сильный – обойдется уже в 685 000 руб. Не сказать чтобы дешево.

Легкой жизни у «Пунто» в России не будет. Наш потребитель уже избалован выбором, а в этом классе конкуренция особенно жесткая. «Фиат» отнюдь не дешевле, но, в общем-то, и не хуже. Ну а рыночный успех во многом зависит от надежности, сервисов, поставок запчастей. В этом плане у итало-американского концерна тоже есть планы. Так что, говоря о приключениях «Пунто» в России, поставим не точку, а многоточие... ЗР

ПРОГУЛЬЩИК

В семействе «Порше-Кайен» появилась модификация GTS. Как легко расстаться с деньгами, но обрести богатство и счастье, рассказывает **Максим Гомянин**. Фото автора.

Зачем люди работают как проклятые, засиживаются допоздна в офисах, забывают про еду и сон, с годами наживая язву желудка? Чтобы выбиться в начальники... и работать еще больше. Но вот нефть найдена, газ добыт, премии и бонусы приятно жгут карман, а где-то внутри шевелятся детские мечты, когда-то принесенные в жертву большому бизнесу.

Не давайте их растоптать обязательствам! Обещанный теще еще год назад отдых в шато Ле-Ман-де-Пьер близ Ниццы, очередная шуба жене – все вдруг окрашивается в красный цвет. Гори оно всё! Хочу для себя! Хоть раз! Холодный разум без боя сдается давнишним мальчишеским желаниям, разрешая облегчить собственный карман на несколько миллионов рублей. А мечту о маленькой красной машинке воплощает вот этот «Порше-Кайен GTS» – большой и настоящий.

Почему он? Манипулирование финансовыми потоками требует жертв. Вот и спина уже не та, и лишний вес. Здесь же комфортно, как в любимом кресле. Но если надо, оно стянет тело боковой поддержкой, превратившись в спортивный «ковш». Восьмидиапазонные регулировки это позволяют.

А слух владельца вместо бесконечных совещаний будет ласкать аудиосистема «Боус» (мощность 585 Вт) с 14 динамиками. Можно выбрать и «хай-энд» от «Бурместер». Ну а глаз порадует циферблат на панели приборов. Он показывает время прохождения

PORSCHE CAYENNE GTS ОБЪЕДИНИЛ КОМФОРТ ВСЕДОРОЖНИКА И УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ УПРАВЛЕНИЯ СПОРТИВНЫМ АВТО.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Porsche Cayenne GTS

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4846×1954×1685
Колесная база, мм	2895
Колея спереди/сзади, мм	1660/1678
Объем багажника, л	670
Снаряженная масса, кг	2085
Разгон 0–100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	261
Топливо/запас топлива, л	A95/85
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,8/8,5/10,7

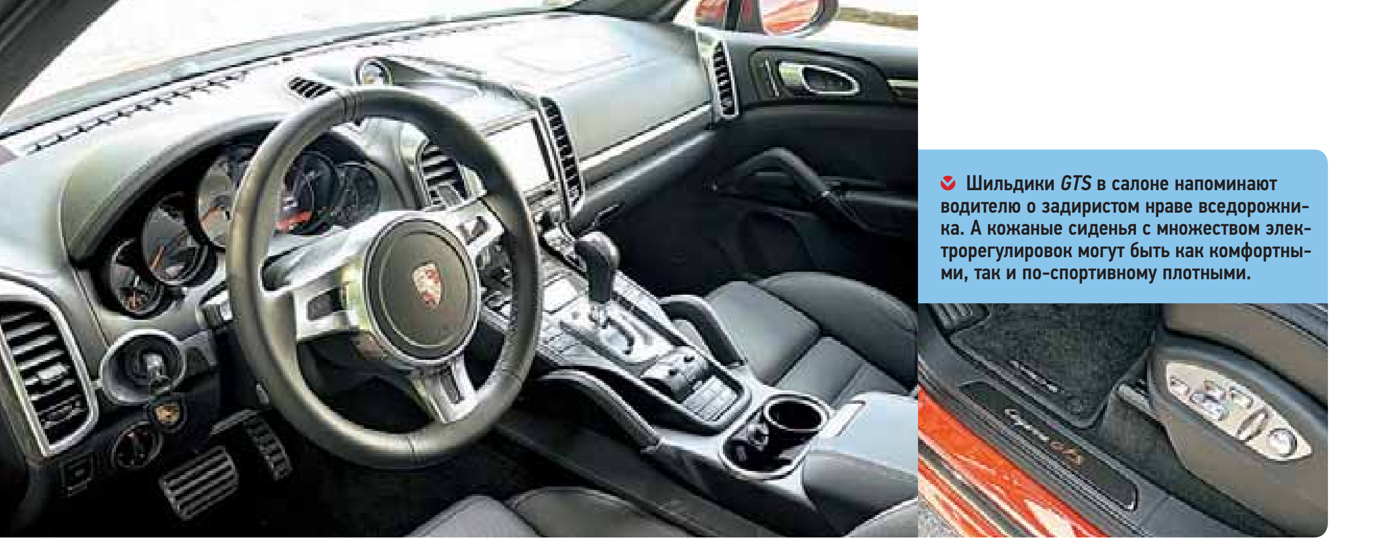
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,8 л, 309 кВт/420 л.с. при 6500 об/мин, 515 Н·м при 3500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/45R20.

СЕМЕЙСТВО ВСЕДОРОЖНИКОВ PORSCHE CAYENNE

- Diesel V6 (245 л.с.), А8
- V6 (300 л.с.), А6
- S Hybrid (суммарная мощность 380 л.с.), А8
- S, V8 (400 л.с.), А8
- GTS, V8 (420 л.с.), А8
- Turbo V8 (500 л.с.), А8



Шильдики *GTS* в салоне напоминают водителю о задиристом нраве вседорожника. А кожаные сиденья с множеством электрорегулировок могут быть как комфортными, так и по-спортивному плотными.

кругов. Эти данные можно вместе с силой перегрузок вывести и на экран, чтобы проанализировать свои водительские навыки.

Чтобы яркая внешность еще больше бросалась в глаза, доплатим за 21-дюймовые диски «Кайен Спорт Эдишн» алого цвета. Жена, может, и скажет: «Транжирство». А новая шуба каждую зиму – это что?

Будет ли жена слушать ваш рассказ о клиренсе GTS, который на 24 мм меньше, чем у «Кайен S», а у машин с пневмоподвеской – на 20 мм? Более низкий центр тяжести помогает лучше писать траектории виражей.

Салон, как и в других версиях вседорожника, роскошен. Передние стойки и крыша отделаны алькантарой. На руле и панели приборов кожа. Придираться к чему-либо просто не хочется.

Как и в «Порше-Панамера», циферблат на центральной панели – привилегия пакета Sport Crono.

СРАВНЕНИЕ CAYENNE GTS ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ

Общие данные	Второе поколение	Первое поколение
Мощность двигателя, кВт/л.с.	309/420	298/405
Соотношение масса/мощность, кг/л.с.	4,96	5,54
Максимальный крутящий момент, Н·м	515	500
Разгон до 100 км/ч, с	5,7	6,5
Максимальная скорость, км/ч	261	251
Снаряженная масса, кг	2085	2245
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	10,7	13,9
Выбросы CO_2, г/км	251	332

Внешность изменили немного: большой спойлер на крыше пятой двери, внизу – черная декоративная планка, затемненные секции светодиодных фонарей. Красные колесные диски – опция.

В зеркале заднего вида частокол подголовников и широкие задние стойки, еще больше сужающие обзор.

ЦВЕТОМАСКИРОВКА

Тормозная система «Кайен GTS» взята с модификации S. Спереди 360-миллиметровые диски с шестипоршневыми алюминиевыми суппортами, окрашенными в красный цвет, сзади – диски в 330 мм и четырехпоршневые суппорты. У «Кайен S» эти детали серебристые. В качестве опции предусмотрены и фирменные керамические тормоза, окрашенные в желтый. Такие тормоза более стойки к перегреву при повышенных нагрузках, не подвержены коррозии. А весят на 50% меньше чугунных дисков аналогичной конструкции. Налицо снижение неподрессоренных и вращающихся масс.

Мощный V8 тоже доработан. Ход впускных клапанов увеличен на миллиметр – для улучшения наполнения цилиндров. Пружины клапанов усилены, иная и электронная система управления двигателем. Если вам удастся заставить свою спутницу все это понять и прочувствовать, она, возможно, превратится в скромную девушку, которой когда-то вы, пересилив собственную застенчивость, первый раз подарили цветы.

Мы все-таки живем ощущениями. И GTS дарит их сполна! Переключение в режим *Sport* – и под сброс газа двигатель отвечает низким рокотом. Благородный баритон хорошо слышно в салоне. Это старается двухпоточный акустический резонатор. Хитрыми путями звуки системы впуска пробиваются в полости кузова.

Восьмискоростная трансмиссия «Типтроник S» здесь со сближенными передаточными числами. В режиме *Normal* раньше переходит на повышенные ступени, а в *Sport*, в зависимости от стиля езды, может вообще не включать седьмую и восьмую передачи, позволяя крутить мотор. Но с настройками чуть перемудрили. Сброс газа перед поворотом, заход на дугу – и тут умная коробка сбрасывается вниз. Не покидает ощущение, что сейчас вседорожник провезет мимо виража. В нормальном режиме всё без сюрпризов. Подвеска жестковата, но вседорожник с шильдиком *GTS* и должен быть таким.

Если сжиться с этой машиной, она наводит на совсем уж крамольные мысли... Может, прогулять сегодня совет директоров? ЗР

И БЫТЬ, И КАЗАТЬСЯ

Тем, кому обычного GTS маловато будет, помогут именитые тюнинг-ателье, предлагающие свои варианты. Скажем, у «Гембаллы» есть модель «Торнадо». Вдобавок к полной перешивке салона изменен внешний вид автомобиля. Многие кузовные детали заменены карбоновыми. Нетронутыми остались: крыша, стойки, пятая дверь. Углеволоконные модули передних дверей спроектированы как возможная замена родных поршевских. При этом элементы безопасности, механизмы стеклоподъемников и центрального замка прежние. Общий выигрыш в массе машины по сравнению с заводским вариантом со стальными панелями и бамперами из полиуретана – около 70 кг. Силовая структура кузова, отвечающая за безопасность, осталась прежней. Более мощная версия вседорожника – «Торнадо 750 GTS». В название вынесено число лошадиных сил, которые удалось снять с мотора. Выглядеть эксклюзивно и ехать быстро стоит около 400 000 евро.

SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

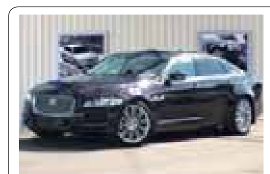
Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

XKR	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	6 268 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Серый
Цена	**3 180 00 руб.****

Range Rover	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	41 987 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 999 000 руб.****

XJ	
Год выпуска	2010
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	17 500 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цвет кузова	Белый
Цена	**3 090 000 руб.****

Range Rover Sport	
Год выпуска	2010
Двигатель	бензин
Пробег	35 774 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 730 000 руб.****



XJ	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	25 176 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цвет кузова	Темно-бордовый
Цена	**3 216 000 руб.****

Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	3 047 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 594 700 руб.****

XF	
Год выпуска	2010
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	35 149 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет	Белый
Цена	**1 526 300 руб.****

Freelander 2	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.2 дизель
Пробег	25 114 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 597 600 руб.****

XF	
Год выпуска	2009
Двигатель	4.2 бензин
Пробег	12 000 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Красный
Цена	**1 490 000 руб.****

Defender	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.4 дизель
Пробег	8 349 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Серый
Цена	**1 499 000 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 02.07.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

КОМУ ДО СОРОКА

Этот дебютант российского рынка размерами весьма близок к «Сонате». Кому предназначены столь, казалось бы, похожие автомобили, растолкует **Юрий Тимкин**.

СЕДАН ДЛЯ...

Компанию «Хёндай» можно смело занести в книгу рекордов. Думаю, кроме нее, никто не предлагает столько седанов длиной 4,5–5 м: «Элантра», «Соната», «Грандер», «Генезис». А теперь к этой когорте добавился i40, который только-только вышел на наш рынок. Он лишь на крохи компактнее «Сонаты», – зачем сделали две почти совпадающие по размеру модели?

Рассчитаны они на разные категории покупателей. Если «Соната» разрабатывалась под американские запросы, то i40 – для европейцев. Его даже проектировали в Старом Свете, в немецком подразделении корейской компании, работающем в Рюссельсхайме. Неудивительно, что автомобили позиционируют по-разному. Целевая аудитория «Сонаты» – менеджеры среднего звена и чиновники старше 40 лет, присматривающие большую консервативную машину за небольшие деньги. А вот i40 рассчитан на людей до сорока, желающих выделиться автомобилем стильным, насыщенным современным оборудованием. Это представители творческих профессий, офисные работники.

Новинка и в самом деле оснащена богато. Уже в базовой комплектации раздельный климат-контроль, датчик дождя, ручник с электроприводом, магнитола, обшитый кожей многофункциональный руль, подогрев сидений и зоны покоя дворников, легкосплавные диски, противотуманки, система динамической стабилизации и семь подушек безопасности, включая коленную. Плюс шестиступенчатый автомат. Внушительный набор. Но и цену за него корейцы просят внушительную – от 1 089 000 рублей. Представителей «Хёндай» не смущает, что i40 почти на 100 тысяч дороже

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai i40 Premium

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4740×1815×1470
Колесная база, мм	2770
Колея спереди/сзади, мм	1579/1585
Объем багажника, л	505
Снаряженная/полная масса, кг	1626/2030
Разгон 0–100 км/ч, с	10,7
Максимальная скорость, км/ч	202
Топливо/запас топлива, л	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,1/7,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/149,6 л.с. при 6500 об/мин, 201 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые; шины – 215/50R17.

ЦЕНА: 1 398 000 руб.

Просторный салон и багажник. Щедрая комплектация.

Нескромная цена. Нет выбора типа кузова, двигателя и трансмиссии.

В отличие от конкурентов i40 снабжается только одним вариантом двигателя. Любителям активной езды его 150 «лошадей» будет недостаточно.

Интерьер и смотрится дороже, и оснащен богаче, чем сонатовский.

Как и во всех автомобилях «Хёндай», подсветка приборов синяя. Вопреки расхожему мнению, глаза от нее не устают.

Электроручник входит в базовое оснащение, а вот ассистент парковки есть только в топ-версии.

«Сонаты». По их словам, он и выглядит, и едет как более дорогой и престижный автомобиль. Что же, сейчас проверим.

Усаживаюсь в салон, попутно отметив, с каким вкусным звуком закрываются двери – один из признаков благородства автомобиля. Дизайн интерьера решен в том же духе, что и у «Сонаты» с «Элантрой». Все настолько похоже, что автомобили нетрудно перепутать. Но при внимательном рассмотрении понимаю: в i40 все выполнено более продуманно да и отделочные материалы богаче – не хуже, чем у европейских или японских конкурентов. Эргономика проработана с немецкой тщательностью. Руль регулируется в двух направлениях и совсем не перекрывает прекрасно читаемую панель приборов, а диапазоны перемещений жестковатых передних сидений иначе как огромными не назовешь. Сами кресла, правда, показались не слишком удобными – мешал выталкивающий профиль спинки. Но вот чем i40 по-настоящему силен, так это простором на заднем диване. Такой запас пространства не каждый бизнес-седан предоставит.

Багажник тоже немаленький – 505 л, больше среднестатистического для этого сегмента показателя. Причем под полом полноразмерная запаска. Кстати, есть i40-универсал, однако на наш рынок его поставлять не планируют: россияне, считает «Хёндай», относятся к такому кузову с прохладцей.

СОРОК СОРОКОВ

Двигатель пустился мягко – в салоне его совсем не слышно. Работает тихо, но свое дело знает: разгоняет машину уверенно, но без огонька.

Машины для европейского рынка снабжают непосредственным впрыском, но к нам идет упрощенная версия с обычным – с подачей заряда в коллектор. Мощность снизилась до 149,6 л.с., зато мотор стал толерантнее к нашему неидеальному бензину. Да и транспортный налог поменьше будет.

Дороги в Прибалтике лучше наших, но неровности и здесь встречаются (об ухабах, конечно, и речи нет). Их i40 на 16-дюймовых колесах с 60-м профилем переносит

стоически – особого дискомфорта экипаж не чувствует. Хотя озадачивает тряска рулевой колонки: что же будет на наших ямах? На хорошей же дороге едешь да радуешься. Подвеска в сравнении с сонатовской более плотная – машина надежнее стоит на прямой и увереннее проходит повороты. Недостаточная поворачиваемость здесь гораздо менее выражена. На горной дороге i40 сможет поддерживать далеко не пенсионерский темп.

Но в этих условиях я выбрал бы топ-версию, которая опирается на асфальт более широкими 17-дюймовыми колесами уже с 50-м профилем, благодаря которым еще лучше держит дорогу. Правда, и на неровностях ведет себя пожестче.

Еду и злюсь: седан совсем новый, а откуда-то из недр левой двери поет «сверчок». Непорядок. Бросил взгляд – и понял: гремит оставленный в дверной ручке ключ-брелок (флагманская версия заводится с кнопки). Переложил его в карман – дискомфорта как не бывало. Вообще, комплектация машины внушает уважение. Престижных прибамбасов тут сорок сороков: камера заднего вида, навигатор, «блютус» с голосовым управлением, подогрев руля и заднего ряда сидений, кожаный салон, адаптивные ксеноновые фары, круиз-контроль, аудиосистема с внешним усилителем и сабвуфером, панорамная крыша с люком, ассистент парковки, электропривод регулировок передних кресел. Последние снабжены не только памятью и подогревом, но и вентиляцией – в этом сегменте едва ли не уникальная опция. Однако и стоит такая машина дорого – 1 398 000 рублей! Более мощные и как минимум не менее престижные «Мазда-6», «Опель-Инсигния», «Хонда-Аккорд» и даже «Фольксваген-Пассат» оценивают дешевле. Мало того, за эти деньги можно приобрести премиальные «Ауди-А4» или «трешку» БМВ, не говоря уже о «Вольво-S60». Что многие и делают. И я поступил бы точно так же. ЗР

Задний ряд по меркам сегмента D сверхпросторен. И напольный туннель невелик. Так что усесться втроем – не проблема.

ПОРОДИСТЫЙ МЕТИС

Кроссовер «Ауди-Q5» – первый серийный автомобиль концерна, получивший гибридную силовую установку. **Михаил Кулешов** на нем спасал природу и экономил топливо. Фото **Георгия Садкова**.

Идея создания гибридов на базе мощных и достаточно быстрых машин, таких как «Порше-Кайен», «Кадиллак-Эскелейд» и «Лексус-RX», мне не очень понятна. И дело не в том, что большинство обладателей этих автомобилей едва ли всерьез озабочены экономией пары-тройки литров на сотню. Просто, чтобы ощутить пользу от новейших технологий, придется ездить так, что даже обладатели малолитражек изведутся, пытаясь вас обогнать. С двумя с половиной сотнями «лошадей» под капотом тащиться на 50 км/ч – все равно что попасть в гипермаркет, где из ста касс работает только десяток.

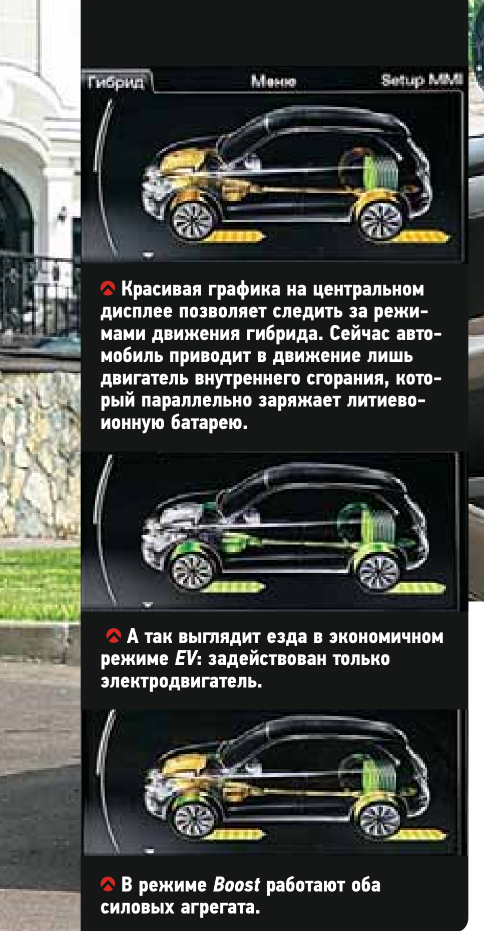
Гибридный кроссовер «Ауди-Q5» из той же породы. Построенный на платформе бензинового близнеца, он оснащен 2-литровым двигателем в 211 л.с. и 45-сильным электромотором. А это, по уверению создателей, многое значит.

Теперь можно тратить 7 л на сотню и набирать ее за 7 с. Ничто не помешает вам преодолеть дистанцию в 3 км на одной лишь электротяге со скоростью 60 км/ч, а при желании разогнаться до ста. В роскошном салоне с образцовой эргономикой отныне еще тише, а литиево-ионная батарея расположилась под полом багажника без ущерба для его объема. Но гибридизация обошлась покупателю «ку-пятого» ни много ни мало в 680 тысяч рублей!

На протяжении четырех дней, проведенных с высокотехнологичной игрушкой из Ингольштадта, я пытался найти оправдание этим деньгам: любовался шильдиками *hybrid* на передних крыльях и задней двери, убеждал себя, что колесные диски, разработанные специально для данной версии и напоминающие по форме лопасти турбины, – показатель моего вклада в спасение экологии… А самое главное – старался добиться реальной экономии топлива.

Результат неутешителен. Даже в условиях рваной городской езды в экорежиме *EV*, когда приоритет отдается электродвигателю, а батарея то и дело подзаряжается от рекуперативного торможения, расход топлива достигает 11–12 л. Бензиновый двигатель норовит вступить в действие, стоит продавить педаль газа чуть больше чем на пару сантиметров. А захотите, не дай бог, обогнать чадящую фуру – расход свыше 14 л обеспечен! Совсем недавно я проехал не одну сотню километров на «Ауди-Q3» (ЗР, 2012, № 4). С тем же бензиновым мотором он потреблял около 10 л на сотню, причем при активной, без оглядки на экономию, езде. Конечно, Q5 тяжелее на 340 кг, но это не такая большая разница.

Словом, одно из основных преимуществ гибридного автомобиля – экономия топлива – в подавляющем большинстве ситуаций сходит



Красивая графика на центральном дисплее позволяет следить за режимами движения гибрида. Сейчас автомобиль приводит в движение лишь двигатель внутреннего сгорания, который параллельно заряжает литиево-ионную батарею.

А так выглядит езда в экономичном режиме *EV*: задействован только электродвигатель.

В режиме *Boost* работают оба силовых агрегата.

По внутреннему убранству гибрид неотличим от обычных версий. Качество материалов и эргономика на высшем уровне.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Audi Q5 2.0 TFSI Hybrid

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4629×1880×1653
Колесная база, мм	2807
Колея спереди/сзади, мм	1617/1613
Объем багажника, л	540–1560*
Снаряженная/полная масса, кг	1985/2490
Максимальная скорость, км/ч	225
Разгон 0–100 км/ч, с	7,1
Топливо/запас топлива, л	A95/72
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,1/6,6/6,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 155 кВт/211 л.с. при 4300–6000 об/мин, 350 Н·м при 1500–4200 об/мин; электромотор – 33 кВт/45 л.с. Суммарная мощность гибридной установки – 180 кВт/245 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; 8-ступенчатый робот.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/55R19.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.0 TFSI hybrid tiptronic quattro.

ЦЕНА: 2 861 000 руб.

Отличная динамика и акустический комфорт.

Высокая цена на фоне неоднозначной экономичности.

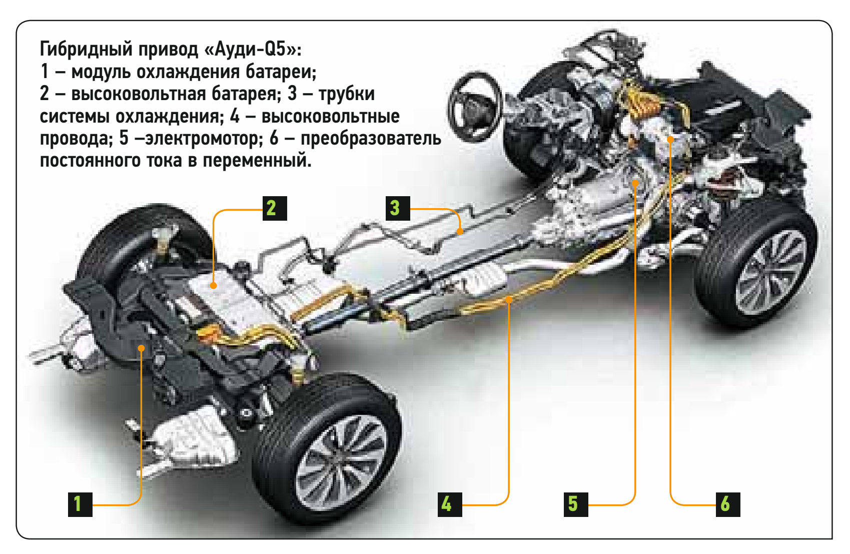
*При сложенных задних сиденьях.

на нет. Все, что у нас остается, – это призрачная забота об экологии и три модных шильдика на бортах. Напомню, за 680 тысяч!

Однако тому, чье желание стать обладателем гибридного кроссовера сильнее всех «но», советую присмотреться к «Ауди-Q5» повнимательнее. За единственного прямого конкурента – «Лексус-RX 450h» придется выложить минимум 2 995 000 рублей. На этом фоне стоимость «немца» уже не кажется заоблачной. К тому же, в отличие от «Лексуса», задние колеса которого подключает электромотор, «Ауди» обладает фирменным полным приводом quattro. Если время от времени планируете съезжать с асфальта и наслаждаться природой, это должно вас заинтересовать. Только, пожалуйста, будьте поаккуратнее. Иначе все усилия автопроизводителей по ее сохранению мигом сведете на нет. ЗР

ДИЭЛЕКТРИК

Конструкторы «Ауди» пытались создать гибридную машину еще в конце 1980-х. Универсал «Ауди-100 Авант Дуо» показали в 1990 году на автосалоне в Женеве. Автомобиль был оснащен 136-сильным бензиновым двигателем, пару которому составлял электромотор мощностью всего 13 сил. Полноприводный универсал «Дуо II» появился годом позже, а в 1996-м продемонстрировали третье поколение, в основу которого лег «Ауди-А4 Авант» с кузовом В5. Однако даже эта машина с 1,9-литровым турбодизелем и 29-сильным электродвигателем оказалась слишком тяжелой и дорогой. Продав около 60 автомобилей, производство прекратили.



Гибридный привод «Ауди-Q5»:
1 – модуль охлаждения батареи;
2 – высоковольтная батарея; 3 – трубки системы охлаждения; 4 – высоковольтные провода; 5 –электромотор; 6 – преобразователь постоянного тока в переменный.

ТАКСИСТ, СЛУГА И ГОНЩИК

Этот автомобиль получил титул лучшей модели премиум-класса на конкурсе «Мировой автомобиль 2011года» (ICOTY 2011, США). Тем интереснее познакомиться с XJ в неформальной обстановке: на «Нюрбургринге». Погонять по знаменитой «Северной петле» на заряженных версиях флагмана посчастливилось **Михаилу Гзовскому**. Фото «Ягуар».

Началось наше общение с XJ абсолютно неожиданно и более чем официально. Я сошел с трапа по прилете во Франкфурт и направился к автобусу, как вдруг рядом возникла девушка с табличкой *Jaguar*: «Вы от компании «Ягуар»? Прошу!». Оказывается, буквально под крылом самолета журналистов ждали три XJ, на задних сиденьях которых мы и покинули территорию аэропорта. Вот как, оказывается, встречают важных персон... Хочу в президенты!

Следующий день обещал стать не менее захватывающим. Нас ждала знаменитая «Северная петля» – «Нордшляйфе», которой бредят все фанаты автоспорта. Длина «Зеленого ада», как ее окрестил Джекки Стюарт, 20 832 м; на них вас ждут 33 левых и 40 правых поворотов, всего же менять траекторию за круг приходится не менее сотни раз. Зачем «Ягуару» понадобилось выгонять на сложнейшую трассу тяжелый представительский седан?

Дело в том, что коварный рельеф требует максимальной отдачи не только от пилота, но и от машины. Даже видео, снятое из салона на трассе, абсолютно не дает представления о происходящем в реальности. От асфальта до отбойника частенько всего полметра травы, слепые повороты с переменным уклоном, перепад высот на трассе – 300 м. Закладывает уши! И прошибает пот – ведь в моих руках автомобиль ценой за сотню тысяч евро. Для XJ испытание еще похлеще: «Здесь открываемся», – командует из идущего впереди «Ягуара XKR-S» инструктор, и я наступаю на газ.

Пакет Sport & Speed для XJ – это доведенная аэродинамика и расширенные возможности моторов. В нижней части переднего бампера – рассекатель для уменьшения подъемной силы, шире кромка спойлера на крышке багажника. Изменились и калибровки управления двигателем, программное обеспечение для виртуальной панели приборов, настройки слежения за давлением воздуха в шинах на 20-дюймовых легкосплавных дисках Venom. При длительной езде на больших скоростях важно точно учитывать изменение давления от нагрева шин.

Коммуникационный босс «Ягуар» и «Ленд-Ровер» Фрэнк Клаас: «Он больше других удивляет своими возможностями на гоночной трассе. Ведь многие воспринимают XJ лишь как большой люксовый седан».

У 5-литровой бензиновой турбоверсии мощностью 510 л.с., которой я управляю, ослаблен электронный поводок: максималка поднята с 250 до 280 км/ч. О которых в моем случае не может быть и речи! Седан переваливает через пик участка «Пфланцгартен-1», и я повисаю

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ СЕДАН, СПОСОБНЫЙ ДОСТАВЛЯТЬ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ВОЖДЕНИЯ БОЛЬШЕ МНОГИХ БИЗНЕС-ОДНОКЛАССНИКОВ.

Прокатиться по «Нюрбургрингу» на заднем сиденье советую лишь тем, кто уверен в своем вестибулярном аппарате.

Интерьер гоночного такси радикален. Владельцам XJ с пакетом Sport & Speed тоже предлагают гоночные сиденья Jaguar Performance с отменной боковой поддержкой.

Победы не приходят сами собой: спецы «Ягуара» колдуют над настройками в тест-центре рядом с «Северной петлей».

на ремнях. Через секунду это состояние сменяет перегрузка в скоростном праве в гору... Голова в шлеме вдруг вспоминает песенку из детства: «Тренировки в жару и ненастье, и приходит спортивное счастье, и приходит спортивный рекорд для того, кто характером тверд». В нашем с «Ягуаром» тандеме слабое звено, конечно, я – нетренированный.

Осознать это несложно: с недавних пор по «Петле» можно прокатиться пассажиром в гоночном такси. Пробираюсь в салон через клетку каркаса безопасности и шучу с улыбчивым «таксистом»: «Шеф, дорогу покажешь?». Два круга – и я, ошарашенный, вываливаюсь из кресла. Вот это техника! В прямом и переносном смысле. Так быстро на такси я еще не ездил, к тому же бесплатно.

Специфика «Северной петли», торможения с нагруженной или, наоборот, разгруженной передней (или задней) осью, да еще и в поворотах, ускорения до максималки позволяют инженерам настроить железо, откалибровать электронику, проверить технику на выносливость. «Ягуар-XJ» едет на зависть многим спортивным машинам: блокируемый дифференциал в приводе задних колес, возможность подстроить шасси, великолепная обратная связь на руле и горячий мотор – всё в масть! И даже после нескольких боевых кругов нет признаков перегрева тормозов.

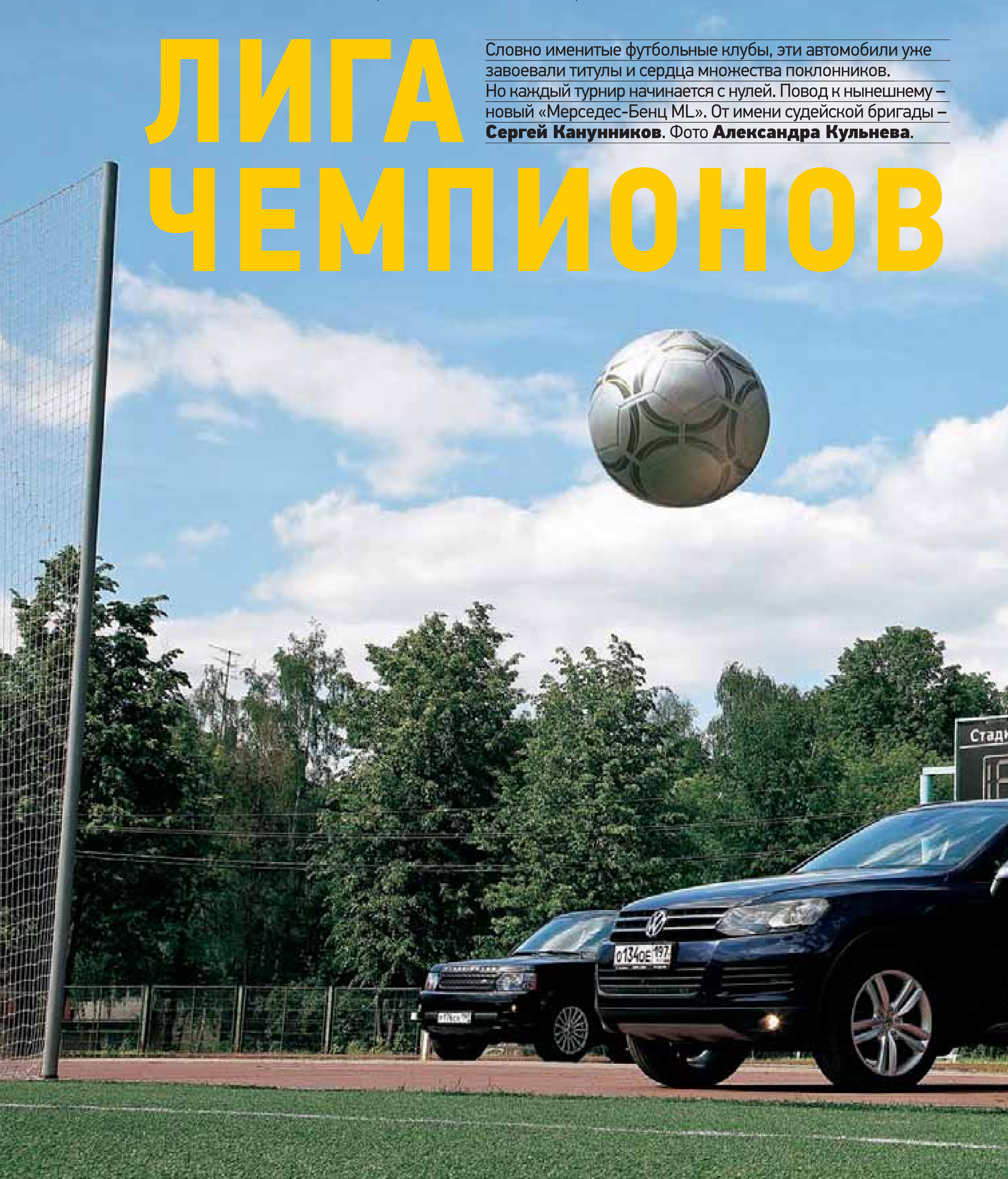
На следующий день мы уже катили в аэропорт Франкфурта, вновь в XJ и вновь на задних местах. И казалось какой-то фантастикой, что этот тихий и очень комфортный седан вчера утюжил повороты с дьявольским неистовством. Один в нескольких лицах. Как и положено кошке, живущей девять жизней. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Jaguar XJ 3.0 D LWB	Jaguar XJ 5.0 V8 LWB
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5250/1900/1450/3155	
колея спереди/сзади	1579/1552	
Объем багажника, л	520	
Снаряженная масса, кг	1795	1890
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,4	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250	280
Топливо/запас топлива, л	ДТ/82	А95/82
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	9,6/5,6/7,0	18,3/8,7/12,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см³	2993	5000
Мощность,кВт/л.с. при об/мин	202/275 4000	375/510 6000
Крут. момент, Н·м при об/мин	600 2000	625 2500–5500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	независимая/независимая пневматическая	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин:	245/50R18, 275/45R18	

ЛИГА ЧЕМПИОНОВ

Словно именитые футбольные клубы, эти автомобили уже завоевали титулы и сердца множества поклонников. Но каждый турнир начинается с нулей. Повод к нынешнему – новый «Мерседес-Бенц ML». От имени судейской бригады – **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.



Стадион ЛОКОМОТИВ
Е560ТС 197

Volkswagen Touareg

Модель появилась в 2002 году. Нынешнее поколение делают с 2010-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,6 и 4,2 л (249, 280, 360 л.с.); дизельные, 3,0 и 4,2 л (204, 245, 340 л.с.); гибридная установка на базе 3-литрового бензинового мотора (суммарная мощность примерно 333 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 8-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: стандартная плюс опции.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 94 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 996 000–3 240 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 3,0 л, 245 л.с., 8-ступенчатый автомат, 3 591 450 руб.

Mercedes-Benz M-Klasse

Третье поколение вседорожника, появившегося в 1997-м, стартовало осенью 2011-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,5 и 5,5 л (306, 388, 535 л.с.); дизельный, 3 л (268 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные, «Особая серия».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 890 000–5 220 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 3,0 л, 268 л.с., 7-ступенчатый автомат, «Особая серия», 3 002 460 руб.

Великобритания и Германия – футбольные и автомобильные страны. Богатые традиции, высокопрофессиональная подготовка – хороший клуб умеет классно играть при любой погоде и на любом поле. Примерно того же ждут от престижных полноприводных, мощных вседорожников. Ну вот и свисток к первому тайму...

ГРУППОВОЙ ТУРНИР

Эпитеты «натренирован», «выучен», «подготовлен» подходят ко всем автомобилям теста. Еще бы, с таким-то опытом постройки подобных машин! Но кое в чем участники турнира разнятся. Отчасти в этом их прелесть, но, с другой стороны, и недостатки.

Скажем, «Мерседес-Бенц ML» даже немного давит строгостью, лаконичностью салона. Хочется поправить одежду, подтянуться, чтобы соответствовать. Однако некоторым экспертам интерьер в такой – далеко не самой богатой – комплектации показался пресноватым и даже простоватым. А вот с тем, что все расположено грамотно, инженерно выверено, спорить не приходится. Ура! И грандам не чужд прогресс: в нынешнем ML даже рычажок круиз-контроля не мешает управлять указателями поворота и стеклоочистителями. Рычажок селектора коробки передач – под рулем, после трех-четырех касаний показался очень удобным и логичным.

Водительское кресло, конечно, хорошее, но все-таки чуть более

Range Rover Sport

Модель дебютировала в 2005 году. Последний раз ее обновили в 2011-м.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 5 л (375 и 510 л.с.); дизельный, 3 л (245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: SE, HSE, Supergcharged, Autobiography, Autobiography Sport.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 12 000 км или 6 месяцев, 34 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 3 064 000–3 792 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 3,0 л, 245 л.с., 6-ступенчатый автомат, 3 260 000 руб.

плоское, чем хотелось бы. Эксперимента ради попробовали отодвинуть его до упора: самый высокий из нас едва достал ногами педали. Вернем «седло» в разумные пределы и сядем назад. Отлично! Проход, может, и не самый широкий, зато места ногам, голове, плечам – вдоволь. Крупный пассажир и в дальнем путешествии будет хвалить немецких инженеров. А за регулируемыми спинками – очень вместительный багажник. Недостатков мерседесовского кресла, вероятно, мог и не заметить, если бы не пересел тут же в «Фольксваген-Туарег». Вот здесь ты дома: это изделие проектировали и делали словно специально для тебя. В таких бутсах грех не выигрывать!

«Туарег» на этот раз в комплектации куда дороже мерседесовской. Стремясь судить максимально объективно, опции мы старались не выпячивать (разве что добавили бал за видеокамеры кругового обзора), однако не отметить более смелый дизайн салона было бы несправедливо.

У нашего «Фольсквагена» – пневмоподвеска и трансмиссия с блокировкой дифференциалов и пониженным рядом. Но управление этим хозяйством слишком мудреное. Непонятно, смотреть ли на подслеповатые символы вокруг тугих крутилок или на дисплейчик между приборами. Кстати, с ним тоже не сразу разберешься.

В «Мерседесе» трансмиссия попроще, дорожный просвет

Range Rover Sport

Приборы в «Рейндж-Ровере» нормальные. Но столбики температуры и уровня топлива не очень-то заметны.

По уровню дизайна салона «англичанин» вне конкуренции. Впрочем, это очень субъективная оценка.

Управление трансмиссией лишь на первый взгляд сложное. Уже на второй – все просто и понятно.

Лаконичные приборы соответствуют общему стилю интерьера.

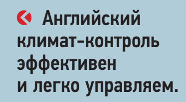
Строгий деловой стиль «Мерседеса» может показаться скучноватым. Но с точки зрения эргономики претензий практически нет.

К подрулевому рычагу управления коробкой передач привыкаешь очень быстро.

Дисплей выдает массу интересной информации. Только надо освоить меню.

Нарядности салона «Фольксвагена» способствует светлая кожа.

Возможности трансмиссии «Фольксвагена» солидные, но в двух крутилках разберешься не сразу.

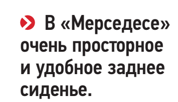


Английский климат-контроль эффективен и легко управляем.

Самое тесное заднее сиденье – в «Рейндж-Ровере». Зато залезать через огромную дверь удобно.

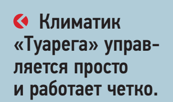
Подогрев задних сидений – опция небесполезная. Особенно если они кожаные.

Стандартная мерседесовская схема расположения кнопок и ручек проверена и одобрена временем.



В «Мерседесе» очень просторное и удобное заднее сиденье.

В дешевой комплектации ML задним пассажирам предложен лишь минимум необходимых удобств.



Климатик «Туарега» управляется просто и работает четко.

Сзади в «Фольксвагене» просторно почти так же, как в «Мерседесе».

Отличительная черта дорогого «Туарега» – климатик для задних пассажиров.

Под вполне приличного объема багажником «Рейнджа» – полноразмерная запаска.

Самый большой багажник – в «Мерседесе».

Багажник «Туарега» не самый большой. Но есть удобная планка для фиксации груза.

не регулируется. А пониженным рядом ведает простая и понятная кнопка.

На заднем сиденье «Туарега» просторно почти как в «Мерседесе». Тесновато разве что среднему пассажиру (поездили и впятером), но он там все-таки редкий гость. Багажник меньше, а запасное колесо, как, впрочем, и у «Мерседеса», не полноразмерное.

Какими баллами оценить автомобиль из страны футбола и «фермеров во фраке» (так почти 45 лет назад прозвали первый «Рейндж-Ровер» – просторный, мощный, престижный автомобиль с недюжинными внедорожными возможностями)? Мы не ставим отметки за дизайн, но, будь у меня такая возможность, за салон «Рейндж-Роверу Спорт» с чистой совестью дал бы высшую! Каждая выпуклость и впадина, каждая линия деревянных вставок отмечены тонким вкусом богатого, при этом знающего толк в красоте аристократа. Даже старомодные часы с толстыми стрелками здесь – на месте.

Порадовались? Давайте перечислять «но». Надо еще немного подкорректировать сиденье? Проявите ловкость, а лучше откройте дверь: ведь между ней и креслом рука пролезет с трудом. Вообще, «Рейндж» – наглядный пример того, что большой автомобиль, умеючи, тоже можно сделать... нет, не тесным, но куда менее просторным, нежели конкуренты. Водитель зажат между мощной дверью с близкими кнопками стеклоподъемников (хоть какая-то польза от тесноты) и мощным туннелем с удобным подлокотником. Такая посадка отчасти компенсирует недостаточную фигуристость сиденья – в повороте с него не сползешь. На заднем ряду заметно теснее, чем в автомобилях-конкурентах. Зато багажник всего на 8 л (это один большой или два маленьких мерных кубика) меньше, чем у «Мерседеса». А под ним мечта настоящего путешественника – нормальное запасное колесо.

Фирменной роверовской системой полного привода управлять, пожалуй, проще, чем фольксвагеновской. Режимы переключают последовательно, условно говоря – от простого к сложному, а на дисплее ярко загорается пояснение, что ты сейчас наделал.

Даже в наш рациональный век британский, равно как и немецкий, футбол сохраняет своеобразие. Так называемой «немецкой машине» противостоит более романтичный, а потому и менее предсказуемый стиль. Как ни удивительно, к автомобилям это тоже относится.

ЧЕРЕЗ ЦЕНТР И ПО КРАЮ

Система «старт-стоп» у «Мерседеса» – кажется, первая нераздражающая

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RANGE ROVER SPORT	MERCEDES-BENZ ML 350 CDI	VOLKSWAGEN TOUAREG 3.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4783/2004/1789/2745	4804/1926/1796/2915	4795/1940/1709/2893
колея спереди/сзади	1605/1612	1648/1663	1656/1676
Объем багажника, л	450/2015	690/2010 (VDA)	580/1642
Радиус поворота, м	5,8	5,9	6,0
Снаряженная/полная масса, кг	2580/3175	2175/2950	2080/2860
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3	7,4	7,6
Максимальная скорость, км/ч	193	224	220
Топливо/запас топлива, л	ДТ/88	ДТ/70	ДТ/85
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,2/8,1/9,2	7,8/6,3/6,8	8,4/6,5/7,2
Выбросы CO_2, г/км	243	179	189
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, $см^3$	2993	2987	2967
Степень сжатия	16,0	15,5	16,8
Мощность, кВт/л.с.	180/245 при 4000 об/мин	190/258 при 3600 об/мин	180/245 при 3800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	600 при 2000 об/мин	620 при 1600–2400 об/мин	550 при 1750–2750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А7	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/ 0,69/–/–/3,40	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/ 0,82/ 0,73/–/3,42	4,97/2,84/1,86/1,44/ 1,21/1,00/0,83/0,69/ 4,07
Главная передача	3,54	3,27	3,27
Раздаточная коробка	1,0/2,93	1,0/2,93	1,0/2,69
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	многорычажная/ многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые
Размер шин	255/55R20	255/55R18	275/45R20

из тех, с которыми доводилось сталкиваться. Ее несложно отключить, но вообще-то не напрягает – двигатель пускает быстро и тихо.

Последнее слово очень важно для характеристики всех автомобилей. Их впору ранжировать так: тихий («Мерседес-Бенц ML 350»), очень тихий («Фольксваген-Туарег») и тишайший («Рейндж-Ровер Спорт»). Сидящих в салоне звуки не раздражают ни в ожидании на светофорах, ни, что куда важнее, в «дальнем бою».

Современных 3-литровых дизелей вполне хватает большим, вместительным и совсем не легким автомобилям. Машины уверенно стартуют с места и ускоряются с любых скоростей. Заметно проигрывает «Рейндж-Ровер», который массивнее «Мерседеса» почти на 400 кг, а «Фольксвагена» – более чем на 240 кг. Но и его тихоходом не назвать. Ну а лидер – «Мерседес»: на старте он заметно приседает на задние колеса, чем тешит самолюбие водителя.

Тормоза тоже хороши. Самый длинный путь до остановки – у английского форварда, а по удобству управления неожиданно проигрывает «Мерседес»: большой свободный ход сочетается с дубовостью в конце, осложняющей остановку без клевков. «Фольксваген» же в этом игровом эпизоде явно на высоте.

Пока под колесами ровный асфальт, «Мерседес» хочется хвалить и хвалить. Машина плывет плавно и тихо, разве что нервно реагирует даже на мелкие ямки и выпуклости. Но стоит съехать с федеральной трассы на, казалось бы, вполне еще приличное шоссе, ML начинает точно повторять все изъяны рельефа, временами

В ОДНИ ВОРОТА

Немного неуклюжее словосочетание «чувствую габариты» приобретает все больше смысла в тесных дворах и на парковках. Небольшой эксперимент: как можно быстрее и точнее преодолеть передним и задним ходом створ, который всего на 200 мм шире самого внушительного автомобиля – «Рейндж-Ровера». Для усложнения задачи – старт под углом 90 градусов к воротам.

Первое место у «Мерседеса». Контрольный водитель легко прошел дистанцию за 7 секунд передом и за 15 секунд задом. И похвалил машину за хорошую обзорность и удобные зеркала.

Второй результат у «Фольксвагена»: проход передом потребовал лишь на секунду больше. А вот быстро миновать ворота задним ходом удалось лишь со второго раза; проигрыш «Мерседесу» – 2 секунды. Боковыми камерами для чистоты эксперимента не пользовались.

Третье место досталось «Рейндж-Роверу». Зеркала у него отменные, но габариты внушительные. Вперед водитель проехал на секунду медленнее, чем на «Туареге». Однако «забить гол», сдавая назад, разгоряченному «немцами» водителю удалось лишь с третьей попытки. Даже после вынужденной тренировки на прохождение маршрута ушло 20 секунд – на две больше, нежели в «Туареге», и на три – чем в «Мерседесе».

ЧИСТОТА ЭКСПЕРИМЕНТА

На сей раз мы намеренно не стали купать красавцев в грязи и вывешивать на буераках. Ни цены, ни штатные шины, ни, наконец, имидж этих автомобилей к этому не располагают. Тем не менее отметим условно-вседорожные возможности полноприводников.

У «Рейндж-Ровера» стандартная фирменная трансмиссия с понижающей передачей, управляемая колесиком на туннеле. Общий принцип выбора режимов – от простого к сложному, ошибиться трудно. Клиренс «Рейнджа» можно увеличить на 50 мм. При наборе скорости автомобиль вернется в исходное положение автоматически.

У «Мерседеса» в этой комплектации – единственная кнопка, включающая понижающую передачу. Справедливости ради: для условий, в которых обычно работают подобные автомобили, этого вполне достаточно.

В нашем «Туареге» клиренс увеличивается в очень солидных пределах, есть понижающая передача и блокировки. А вот управлять трансмиссией, нам показалось, сложнее, нежели британской. Два колесика требуют осмысления – не сразу понимаешь, куда их крутить в данных условиях.

заметно подбрасывая ездоков над сиденьями и возбуждая предупредительные ремни безопасности. Бумканье на дорожной мелочи становится все сильнее. С ростом скорости все это усиливается и начинает раздражать.

Нечто похожее происходит и с «Рейндж-Ровером», который чуть спокойнее на волнах, но тоже нервничает на мелких неровностях.

У пневматической подвески «Фольксвагена» три режима работы. Самые заметные отличия, разумеется, в крайних положениях. В *Sport* машина напоминает соперников – заметно подрагивает на мелких неровностях и, хотя и поменьше, повторяет «телом» рельеф покрытия. Зато в положении *Comfort* становится куда мягче и спокойней. Вот теперь можно путешествовать по отечеству с максимальным удобством.

В иных странах люди проезжают сотни тысяч километров, так и не узнав, что такое наши поля… То бишь дороги.

УГЛОВЫЕ И ШТРАФНЫЕ

Самые четкие, понятные, собранные реакции на руление тоже у «Туарега». В быстрых поворотах система стабилизации дает ехать на пределе. Впрочем, автомобиль держится за сухую дорогу так, что вывести его из равновесия надо постараться.

У «Мерседеса» руль менее чувствительный, что особенно нелогично на фоне жесткой подвески. На малых скоростях он еще и чересчур легкий. Потом усилие растет, но при небольших углах поворота реакции автомобиля все же вяловатые. Зато система динамической стабилизации тоже на высоте: работает вовремя

и деликатно – попусту не дергает ни автомобиль, ни водителя.

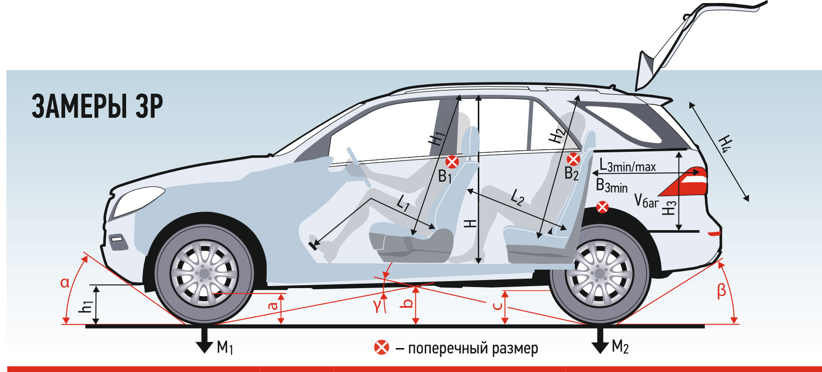
«Рейндж-Ровер» к быстрым и резким телодвижениям не расположен. Проделывая нечто подобное, нужно смириться с заметными кренами и размашисто работать огромным и легким рулем. Ничего криминального и беспородного, но все же помните: английский стиль – сдержанность в эмоциях, размеренность и спокойствие.

КУБОК ОБЛАДАТЕЛЕЙ КУБКОВ

Вечных чемпионов не бывает. Отпраздновали победу, а завтра надо вновь доказывать свой класс и силу. Гарантий не дают ни славная история, ни предыдущие звания и титулы.

Из «Рейндж-Ровера Спорт» трудно выйти. Нет, дверь широкая

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h_1, мм
RANGE ROVER SPORT	920–1115	630–865	1160	985	960	1490	1460	960/1805	1125	440	610/965	416	1340 (51)	1297 (49)	2637	430/480
MERCEDES-BENZ ML	960–1175	603–870	1240	1055	980	1485	1480	1010/1735	1040	430	920	424	1233 (55)	1014 (45)	2247	300
VOLKSWAGEN TOUAREG	975–1175	485–645–895	1225	1045	1005	1515	1435	955/1110/1830	1150	480	915	405	1252 (52)	1141 (48)	2393	380/460

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	RANGE ROVER SPORT		MERCEDES-BENZ ML	VOLKSWAGEN TOUAREG	
Просвет, мм	normal*	max		normal	max
a	210	260	200	200	280
b	230	280	215	260	335
c	180	230	210	240	305
Угол, градусы					
α	–	37,0	30,0	–	32,5
β	–	27,5	29,5	–	32,5
γ	–	22,5	16,5	–	25,0

**Для регулируемых подвесок.*

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача) 80 (D)	100 (D)	120 (D)	Максимум при разгоне 0–100 км/ч
RANGE ROVER SPORT	59,5	63,5	66,6	66,3
MERCEDES-BENZ ML	61,4	63,5	67,1	68,3
VOLKSWAGEN TOUAREG	60,9	62,3	65,4	67,1

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

RANGE ROVER SPORT — погрешность спидометра 1,9%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	max 195,6 км/ч
1,2 с	2,5 с	4,3 с	6,8 с	9,6 с	13,7с	18,9с	26,5с	37,0с	

MERCEDES-BENZ ML — погрешность спидометра 2,1%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	220	max 224,3 км/ч
1,0 с	2,0 с	3,3 с	5,2 с	7,5 с	10,4 с	14,4с	19,1 с	26,2 с	36,9 с	62,3 с	

VOLKSWAGEN TOUAREG — погрешность спидометра 1,6%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	max 209,3 км/ч
1,0 с	2,3 с	3,8с	6,1 с	8,5 с	11,8с	16,1с	22,4с	31,8с	51,5с	

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

	60-100 км/ч (D)	80-120 км/ч (D)
RANGE ROVER SPORT	5,3	6,8
MERCEDES-BENZ ML	4,1 с	5,2 с
VOLKSWAGEN TOUAREG	4,5 с	5,7 с

ВЫБЕГ

	120-50 км/ч	50-0 км/ч
RANGE ROVER SPORT	1610 м	671 м
MERCEDES-BENZ ML	1501м	657 м
VOLKSWAGEN TOUAREG	1366 м	501 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	путь	замедление
RANGE ROVER SPORT	40,0 м	9,65 м/с²
MERCEDES-BENZ ML	39,0 м	9,89 м/с²
VOLKSWAGEN TOUAREG	38,0 м	10,15 м/с²

Редакция благодарит генерального директора спорткомплекса «Дмитров» А. В. Хохлова за помощь в организации фотосъемки.

и подножка удобная. Но покинуть столь притягивающий выверенным стилем и обаянием салон действительно нелегко. Прибавим серьезные внедорожные возможности. Что же, солидную армию поклонников английской команды вполне можно понять.

«Мерседес-Бенц ML 350 CDI» – просторный, быстрый и комфортабельный на хороших дорогах. Если их не покидать, о некоторых недостатках автомобиля так и не узнаете.

«Фольксваген», победитель этого турнира, – самый гармоничный. Он быстр и вместителен, комфортен и обладает хорошими внедорожными качествами. В общем, всесторонне развит и отменно натренирован.

Такие, как известно, и завоевывают кубки. **ЗР**

Сергей Канунников:

«Самый верный, истинный поклонник футбола не изменит отношения к любимой команде, даже если она проиграла. Ведь старались, играли красиво! Да и турниров впереди еще много. Ну а в отношении автомобилей все еще менее однозначно…»

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RANGE ROVER SPORT	8	8	9	8	8	8	8	9	8	9	8	8	9	8	9	8,3
	+ Аристократичный дизайн салона, хороший акустический комфорт, отменные внедорожные возможности, полноразмерная запаска.								– Жесткая подвеска и несколько расслабленная управляемость.							
MERCEDES-BENZ ML 350 CDI	9	8	9	9	10	9	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8,5
	+ Прекрасная динамика, просторный салон, большой багажник.								– Неудобное управление тормозами, нервное поведение на посредственных дорогах.							
VOLKSWAGEN TOUAREG 3.0 TDI	10	8	10	9	9	8	9	9	10	8	9	9	9	9	8	8,9
	+ Просторный салон, отличные тормоза и управляемость.								– Небольшой багажник, усложненное управление трансмиссией							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» ⇢ ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА НАШИХ СТРАНИЦАХ.

Автогражданка

АВТОР ALEKSEEVA,
ИЮЛ 25 2012 15:22

Автогражданка может стать настоящим гражданином – депутаты Госдумы предложили оформлять полис ОСАГО не на автомобиль, а на водителя. С одной стороны, логично – ведь это страхование гражданской ответственности, в случае чего не машине держать ответ. С другой – не придется ли переплачивать владельцу одного автомобиля, приобретая полисы для себя, жены, детей?..

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 86

Breeder

★
6 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД МОСКВА
МАШИНА:
КОПЬЁ

ДОБАВЛЕНО: 25 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Круто! Одна машина в семье и три водителя – была одна страховка, будет три. Что там, депутаты о своем автопарке позаботиться решили?

Night Warrior

★ ★ ★
223 СООБЩЕНИЯ
ГОРОД:
СТАВРОПОЛЬ
МАШИНА:
ФФ3+ФМ4

ДОБАВЛЕНО: 25 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Ну наконец-то. Неужели кто-то с утра съел шоколадку и у него заработал мозг? ОСАГО в том виде, как у нас есть, – полный бред. Страховка должна быть привязана либо к авто, либо к человеку, а у нас она привязана к обоим. ОСАГО не должно быть ограниченным – это ограничение моей свободы распоряжаться имуществом. По поводу привязки к авто. Считаю нелогичным, ибо страхуется ответственность человека. Следовательно, должна быть карточка у каждого водителя, привязанная к соответствующей категории его ВУ. Если человек опытный и безаварийный, какая разница, на 70-сильных «Жигулях» он едет или на 300-сильном «Ауди»? Просто очевидно, что страховщики хотят и рыбку съесть, и сковородку не мыть. И не нужно писать месседжы а-ля «купи неограниченное ОСАГО – и никто не будет тебе диктовать, кого можно сажать за руль». По моему убеждению, понятие «ограниченное ОСАГО» должно исчезнуть в принципе.

Илья W

★ ★ ★ ★
425 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД:
МАШИНА:
FC1

ДОБАВЛЕНО: 26 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Привязать страховку к человеку, а не к автомобилю – здраво и логично. Потому что сейчас идет расчет по мощности автомобиля, возрасту и стажу водителя. Стаж и возраст – ну, неоднозначно, конечно, но хотя бы понятно, почему эти критерии берутся. А мощность и прочие ТТХ автомобиля? При нынешней системе презумпция невиновности идет лесом в принципе! У вас мощный двигатель? Да вы злостный нарушитель! Вот так, просто по умолчанию. Реально ли, что автомобиль с движком в пару-тройку сотен «кобыл» и полным набором «свистелок» (ABS, ESP, EBD и т. д.), спокойно катящий 110 по трассе, опаснее старой «зубилы» с карбюратором (62 л.с.), прущей 160 км/ч?

Виктор/35

★ ★ ★
273 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД:
ВОЛОГОДСКИЕ МЫ
МАШИНА:
КИА

ДОБАВЛЕНО: 26 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Я езжу только на одной машине, на которой никто больше не ездит, – так зачем нужно платить лишние деньги за эту предлагаемую Жириновским страховку? Даже если и куплю в будущем машину жене, то достаточно будет действующей процедуры страхования: ее впишу в свою страховку, себя в ее страховку – и все дела. Зачем, спрашивается, опять мудрить, лес городить с этой страховкой?

DeeMON000

★ ★
46 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД:
МАШИНА:
ХИТРИЛА-ТАНК

ДОБАВЛЕНО: 27 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Самое интересное, смысл страхования заложен в самом названии: ОСАГО – обязательное страхование автогражданской ответственности. То есть я, водитель, страхую свою ответственность перед третьими лицами, а не автомобиль. Он может быть с пробегом в 100 000 км, а за рулем новичок – и что делать? В этой редакции будет разумно учитывать мой стаж. А мощность – это как раз тот риск, который должны нести страховые компании. Не всё же прибыли получать.

НАШЕМАРОЧКИ. НАШ КОНКУРС ПРОДОЛЖАЕТСЯ! ВСЕХ, КТО ЗАМЕТИЛ И СФОТОГРАФИРОВАЛ РАЗНОГО РОДА ЗАБАВНЫЕ И ПРОСТО ПРИКОЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ, ПРИГЛАШАЕМ ПРИСЫЛАТЬ СВОИ ФОТО НАМ. ЛУЧШИЕ, КОНЕЧНО ЖЕ, БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ!

ВОДОПЛАВАЮЩЕЕ ИЛИ СУХОБЕГАЮЩЕЕ?

Необычная «амфибия» была обнаружена в Камызякском районе Астраханской области.

АЛЕКСАНДР АНИСИМОВ, АСТРАХАНЬ

НА ЗАВИСТЬ «КАДИЛЛАКАМ»

Вот такая вот «Волга» замечена у нас на Урале.

ДМИТРИЙ ШАТИЛОВ, ЧЕЛЯБИНСК

ГАЗОРАФИК

В соседней Белоруссии (город Борисов) увидел интересный экземпляр техники.

ЮРИЙ ВОЙНА, СМОЛЕНСК

НЕИЗВЕСТНЫЙ НАУКЕ ЗВЕРЬ

Забавный автомобиль есть у нас во дворе. Может, стоит провести конкурс между читателями? Пусть скажут, из чего он сделан!

АНДРЕЙ МАТВЕЕВ, ТЮМЕНЬ

НОВГОРОДЕЦ

Кузов – рамный, салон – тентовый, прописка – новгородская.

АЛЕКСАНДР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СПЕЦЗАКАЗ ДЛЯ МАРСИАН

«Марсоход», готовый к отправке, разминается в Курганской области.

ДМИТРИЙ ШАТИЛОВ, ЧЕЛЯБИНСК

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» ⇢ ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА НАШИХ СТРАНИЦАХ.

Мигалки

АВТОР NASTIN,
ИЮЛ 18 2012 10:57

1 июля крыши почти четырех сотен ведомственных машин лишились проблесковых маячков. В Уголовном кодексе же появится статья за «преступление, совершенное с использованием мигалки». Пока что не уточняется, станет ли наказание для привилегированных водителей более суровым или, напротив, гуманным.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 86

Fw252

★★
25 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД: С.-ПЕТЕРБУРГ
МАШИНА: FORD SIERRA GHIA 87

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

По логике, народное достояние, нуждающееся в услугах ФСО, следует возить в желто-зеленых инкассаторских броневичках с сигналами бело-лунного света. А то получается не охрана, а сословная привилегия. Нельзя так, сословия в 1917-м упразднили. Народ еще помнит.

Alioth

★
2 СООБЩЕНИЯ
ГОРОД: МОСКВА
МАШИНА: 2

ДОБАВЛЕНО: 18 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Путин перед выборами обещал сократить количество мигалок до нескольких десятков штук. А в итоге оставил 568! Он считать умеет? Как можно наврать на всю страну? Позорище!

Psi-factor

★★★★★
1 234 СООБЩЕНИЯ
ГОРОД: Н. ЧЕЛНЫ
МАШИНА: ФОКУС II

ДОБАВЛЕНО: 19 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Борьба с мигалками – самый безопасный способ завоевать дешевую популярность в народе. И практически безотказный. Надоело!

SanychMinsky

★★
25 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД: ТОЛЬЯТТИ
МАШИНА: 2 LADA KALINA

ДОБАВЛЕНО: 19 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Необходимо оставить мигалки только министрам, президенту, премьеру, председателям ГД и СФ, а также первым руководителям ФСБ, генпрокурору и т. д. Одним словом, должно остаться не больше 50–60 мигалок, то есть сокращать надо еще в десять раз.

Mrravil

★★
25 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД: САМАРА
МАШИНА: FORD FUSION

ДОБАВЛЕНО: 19 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Надо сделать указ, что автомобилист должен пропускать 01, 02, 03, 04 – и всё. На остальных забить, пусть в пробке мигают. Сами потом из-за ненадобности уберут.

Maximilov

★★★★★
1 540 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД: АСТРАХАНЬ
МАШИНА: ВАЗ-2104

ДОБАВЛЕНО: 20 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Ехать с «люстрой» небезопасно и не модно!

Serg-55

★★
35 СООБЩЕНИЙ
ГОРОД: ЖЕЛЕЗНОВОДСК
МАШИНА: ШЕВРОЛЕ

ДОБАВЛЕНО: 20 ИЮЛЯ 2012 ГОДА

Мигалки – это проблемы Москвы, и то из-за пробок. Да и в Москве в основном все мигалки собраны. А на периферии к этому относятся более спокойно и дороги перекрывают буквально на проезд, а не как при Горбаче – на половину дня.

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ! ЖДЕМ ВАШИ ФОТОЗАРИСОВКИ НА ТЕМУ «САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!». САМЫЕ ВЕСЕЛЫЕ ГАИШНИКИ, САМЫЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ ДОРОГИ, САМЫЕ ЗАБАВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЭПИЗОДЫ – В ОБЩЕМ, ВСЁ САМОЕ-САМОЕ! ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПОЯВЯТСЯ В ЖУРНАЛЕ.

А ВАМ – СЛАБО?

Слабо быстро прочитать (а лучше – выговорить!) название реки в Белоярском районе Тюменской области?

АЛЕКСЕЙ БАЖЕНОВ, ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

НЕНАВИЖУ ЗИЛ!

Такой вот крик души владельца «Опеля-Корса».

ДМИТРИЙ НАВАРИН

ЖЕЛТЕНЬКИЙ

Чей-то желтый конь дожидается хозяина, стоя на привязи у ресторана в швейцарской Беллинцоне.

ТАГИР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ДЛЯ КОЗЛОВ

Знак возле закусочной в Воронеже.

МИХАИЛ, СТАРЫЙ ОСКОЛ

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:*

kolodochkin@zr.ru

Августовским почтамтом заведовал **Михаил КОЛОДОЧКИН**

«Пежо-308» vs. «Ситроен-С4»

Анна Клепач взялась за поиск различий между двумя близкими родственниками – «Пежо-308» и «Ситроеном-С4». Действительно ли они такие одинаковые, или это только кажется?

«Пежо-308»

Странная логика у этих французов – любят они выпускать на рынок практически идентичные по содержанию автомобили, у которых разные, по сути, лишь экстерьер да салон. Несмотря на это «Ситроену» удалось сколотить себе имидж более дорогого авто, а «Пежо» воспринимается как модель попроще. Мы решили выяснить, соответствует ли этот миф действительности, или это всего лишь уловки хитрых маркетологов.

«Ситроен-С4»

Не так давно 308-й обновил сюртучок – дизайнеры подправили переднюю и заднюю части автомобиля, внесли новые акценты в виде светодиодных фар дневного света. Смотрится хорошо! Беда в том, что у этого симпатяги всего один мотор о 120 «лошадках». Хорошо хоть, можно выбрать автомат или механику.

«Пежо-308» не стремится выглядеть лучше, чем есть на самом деле. У «львенка» есть все, что удовлетворит даже взыскательного покупателя: климат-контроль, системы безопасности, подогрев сидений, электростеклоподъемники. В отличие от модника «Ситроена», 308-й не щеголяет разными приятными, но, по сути, бесполезными штучками вроде возможности изменить цвет подсветки. «Пежо» просто практичен.

За рациональный подход к жизни «Пежо» награждается кубком победителя. 1

Владельцы С4 прошлого поколения гордились своими автомобилями – они не такие, как все, у них всё не как у обычных людей. Заваленное заднее стекло, неподвижная ступица руля, жидкокристаллический дисплей... Было весело. Новое поколение автомобиля покорилось законам рынка: побеждает тот, кто готов потакать вкусам большинства. Но не стоит ругать за это «Ситроен» – новый С4 удался.

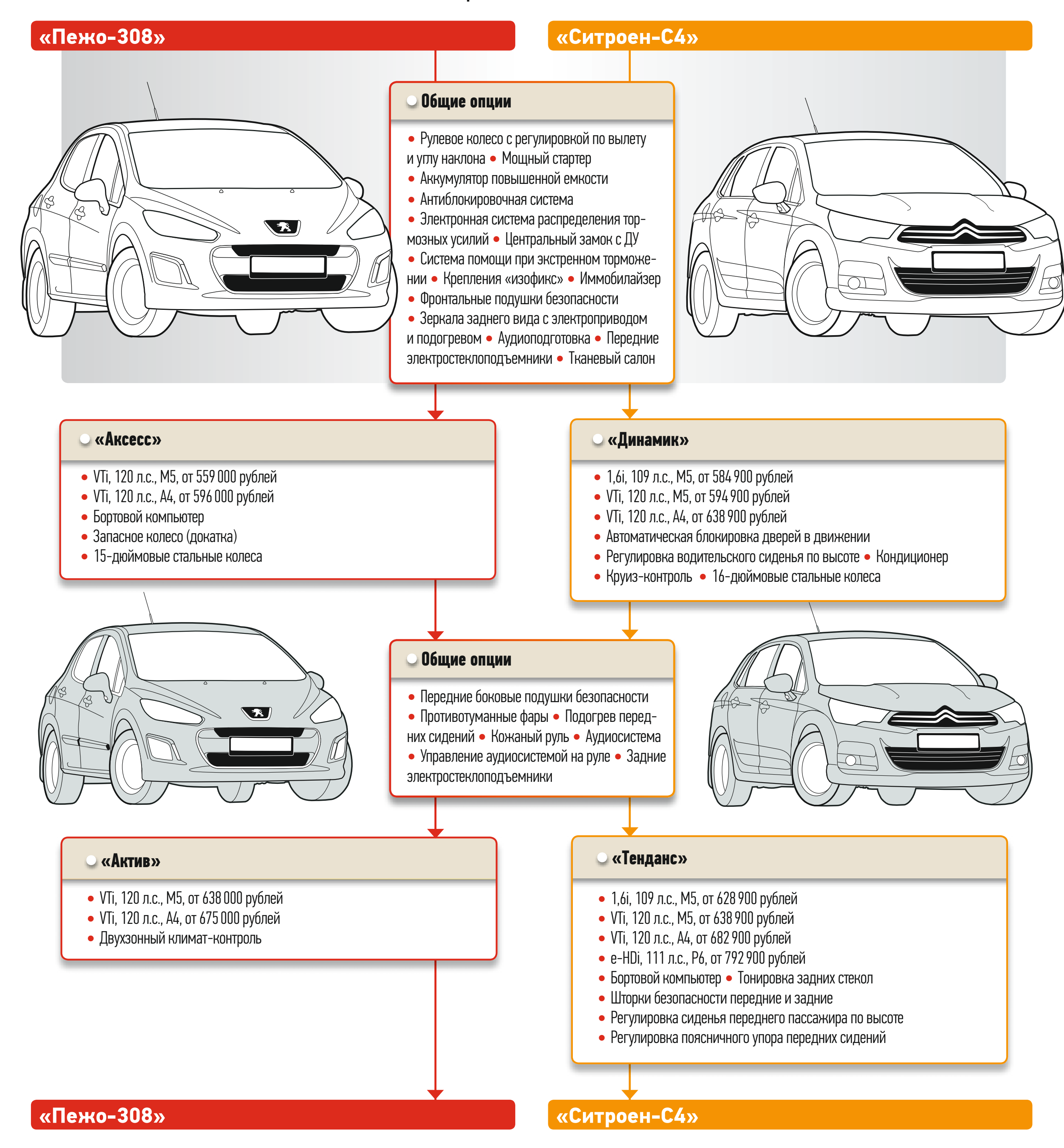
Нынешнее поколение «це-четвертого» стало степенным. Это заметно не только в более презентабельной внешности, но и в списке оборудования. Судите сами: среди опций мелькают вещи, уместные и в более дорогих моделях: кресла с массажем, система «старт-стоп», контроль слепых зон, противотуманки, освещающие дорогу в повороте.

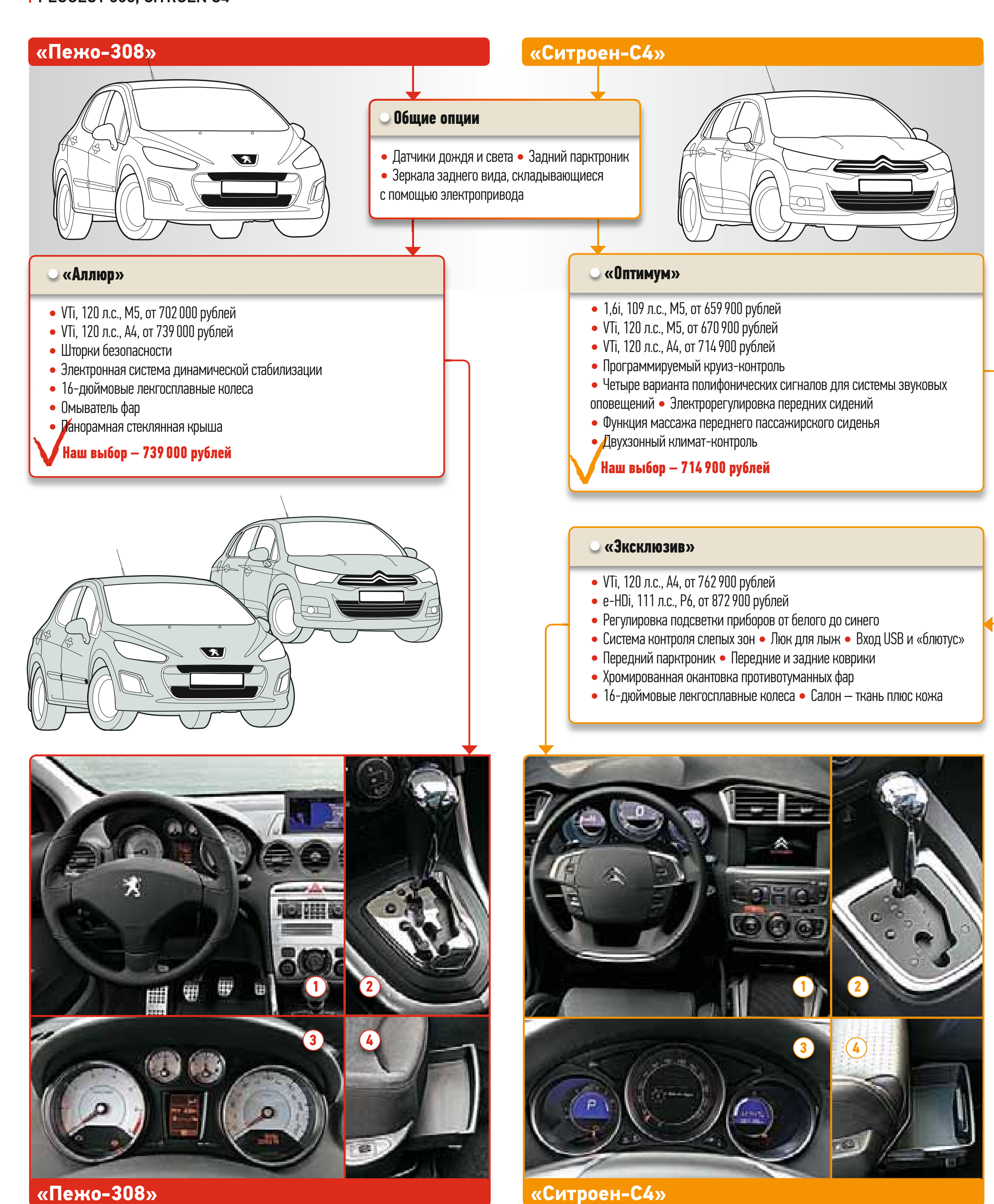
У «Ситроена» больше приятных мелочей: регулировка поясничного подпора, задние тонированные стекла и т. д. – ему и первое место.

2

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Ситроен» оказался расторопнее своего соплеменника. В модельном ряду первого насчитывается аж четыре автомобиля с шильдиком *C4* – пятидверный хэтчбек, вседорожный «C4 Эйркросс», «C4 Пикассо» и семиместный «C4 Гранд Пикассо». А вот «Пежо» предлагает покупателям лишь пятидверку, универсал и кабриолет. Да и разнообразием моторов и коробок «лев» не отличается: один 120-сильный бензиновый мотор, 5-ступенчатая механика или 4-диапазонный автомат. А у «Ситроена» три двигателя (два бензиновых и дизельный) и столько же коробок.





❶ Раздельный климат-контроль в «Пежо» – прерогатива не только самой дорогой версии. Его нет лишь в начальной комплектации. А у «Ситроена» он появляется лишь в третьем по счету исполнении. ❷ Четырехдиапазонный автомат 308-го и С4 давно пора отправить на пенсию, а не пытаться с помощью модернизации сделать из него конфетку. ❸ Приборы «Пежо» в ненавязчивом ретростиле – отличное решение! У С4 же просто приборы. ❹ Ящик под сиденьями «Пежо» и «Ситроена» – самый легкий для производителей способ доказать, что их автомобили очень практичные. Правда, на деле он оказывается чем-то вроде антресоли, в дальний угол которой закидывают ненужную ерунду.

«Ситроен» награждается за широкий ассортимент допоборудования.

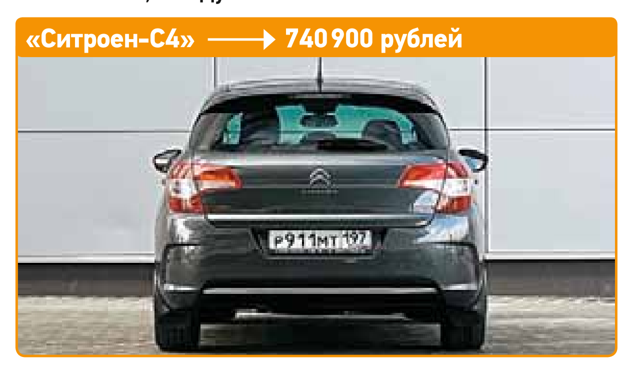
3

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Французы решили не лишать покупателей возможности сделать автомобиль более комфортным и привлекательным. Список опций «Ситроена» щедрее, чем у «Пежо». Покупателям первого придется покорпеть над выбором допоборудования – заказать можно все, что душа пожелает.

«Пежо-308» → 750 000 рублей

«Ситроен-C4» → 740 900 рублей



- Кондиционер, охлаждаемый перчаточный ящик и передние сиденья с подогревом – 45 000 рублей
- Комбинированный кожаный салон – 43 000 рублей
- **Окраска кузова металликом – 11 000 рублей**
- Окраска кузова перламутром – 15 000 рублей

Выбранные нами «французы» совершенно идентичны по внутреннему содержанию: 120-сильный бензиновый двигатель в паре с 4-диапазонным автоматом. Помимо внешности (а у обоих она, к слову, очень привлекательная) два брата различаются небольшими нюансами в наборе оборудования. Но у «Ситроена» список начинок все же чуть разнообразнее, так что лавры победителя достаются именно ему.

- Сигнализация – 11 000 рублей
- Поворотные биксеноновые фары и омыватели фар – 34 000 рублей
- Вход USB и «блютус» – 12 500 рублей
- Навигация – от 40 500 рублей
- Стеклянная панорамная крыша – 28 000 рублей
- **16-дюймовые легкосплавные колеса – 15 000 рублей**
- Кожаный салон, электропривод регулировок сиденья водителя – 50 000 рублей
- **Окраска кузова металликом – 11 000 рублей**
- Окраска кузова перламутром – 14 000 рублей

«Ситроен» – наш выбор!

МАКСИ-РАСХОДЫ

Если автомобиль маленький, это вовсе не значит, что на свое содержание он потребует соответственное своему размеру денежное довольствие. В этом убедился **Игорь Теременко**.

«Шевроле-Спарк»

Base, 1,0 л, МКП, 68 л.с., 5,5 л/100 км, 389 000 руб.

ОСАГО	**3969** руб.
Каско	**31 941** руб.
Транспортный налог	**476** руб.
ТО-1	**11 000** руб.
Затраты на ГСМ	**39 875** руб.
ИТОГО:	**87 261** руб.

Больше всего разорятся хозяева «Шевроле-Спарк». Основная часть расходов придется на страховку. Придется серьезно потратиться также на самое дорогое (среди одноклассников из этой пятерки) техническое обслуживание. Сэкономить на топливе не получится: за год двигатель переварит немало бензина. В итоге модель занимает последнее место.

«Дэу-Матиз»

DLX, 0,8 л, МКП, 51 л.с., 6,2 л/100 км, 284 000 руб.

ОСАГО	**3969** руб.
Каско	**18 012** руб.
Транспортный налог	**357** руб.
ТО-1 (2000 км)	**4000** руб.
ТО-2	**4500** руб.
ТО-3	**7100** руб.
Затраты на ГСМ	**44 950** руб.
ИТОГО:	**82 888** руб.

Немного меньше потратят владельцы «Дэу-Матиз». Ощутимая экономия на страховке перечеркивается существенными затратами на обслуживание: за отчетный период к дилеру придется съездить три раза. Не обогатит хозяина и весьма прожорливый двигатель. В результате «Матизу» достается четвертое место.

«Ситроен-С1»

Tendance, 1,0 л, МКП, 68 л.с., 4,5 л/100 км, 429 000 руб.

ОСАГО	**3960** руб.
Каско	**35 000** руб.
Транспортный налог	**476** руб.
ТО-1	**6800** руб.
Затраты на ГСМ	**32 625** руб.
ИТОГО:	**78 861** руб.

Чуть лучше обстоят дела у обладателей «Ситроена-С1». Владельцу удастся сэкономить практически на всем. Помимо доступного технического обслуживания и расходников хозяина порадует умеренный аппетит двигателя. А вот за каско придется прилично переплатить – на фоне одноклассников у «Ситроена» самая дорогая страховка. В общем зачете автомобиль занял лишь третье место.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации вычисляем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (у одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 29 рублей за литр.

«Пежо-107»

Active, 1,0 л, МКП, 68 л.с., 4,3 л/100 км, 422 000 руб.

ОСАГО	**3960** руб.
Каско	**32 000** руб.
Транспортный налог	**476** руб.
ТО-1	**5400** руб.
Затраты на ГСМ	**31 175** руб.
ИТОГО:	**73 011** руб

Хозяева «Пежо-107», ситроеновского брата-близнеца, потратят на шесть тысяч меньше. Этому способствует более дешевая страховка от ущерба и недорогое плановое техническое обслуживание. Вдобавок двигатель «Пежо» за отчетный период съест чуть меньше топлива. Как говорят, с миру по нитке. А «сто седьмому» достается второе место.

«Киа-Пиканто»

Comfort, 1,0 л, МКП, 69 л.с., 4,2 л/100 км, 459 900 руб.

ОСАГО	**3969** руб.
Каско	**26 000** руб.
Транспортный налог	**483** руб.
ТО-1	**6680** руб.
Затраты на ГСМ	**30 450** руб.
ИТОГО:	**67 582** руб.

Лидером нашего обзора становится «Киа-Пиканто». Владелец существенно уменьшит свои издержки за счет страховки. Еще немного он сэкономит на топливе: у машины самый экономичный двигатель среди сравниваемых конкурентов. Итого с сравнении с аутсайдером обладатель «Пиканто» сэкономит без малого двадцать тысяч.

СИТЦЕВАЯ СВАДЬБА

Юрий Тимкин

HYUNDAI SOLARIS

- Изготовитель – «Хёндай мотор СНГ», Россия
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2011 года
- Пробег на момент отчета – 22 500 км
- Предыдущие публикации – ЗР, 2011, № 6, 7, 8, 9, 10; 2012, № 2

Прошел год, как «Солярис» обосновался в нашем автопарке. Значит, празднуем с ним ситцевую свадьбу. Этот автомобиль совершенно особенный. Речь даже не о том, что мы купили его одними из первых. Он интересен тем, что в его сборке участвовал главный редактор «За рулем». Выходит, мне предстоит проверять качество и его работы.

Первичный осмотр нареканий не вызвал: хорошая окраска, равномерные зазоры кузовных деталей и элементов интерьера. Салон показался и вовсе шикарным для недорогой, в общем, машины: кондиционер, подогрев сидений, внешних зеркал и даже зоны покоя дворников, «музыка» с USB-входом, удобный подлокотник со встроенным боксом, тонировка верхней части ветрового стекла. Не понравились разве что нелепые с виду и неудобные ручки на дверных панелях – локоть на такие не положить.

Комплектация у нас почти топовая, так что из предлагаемых дилером опций ограничились покупкой резиновых ковриков да металлической защиты картера. Правда, вскоре пришлось вернуться – приобрели салонный фильтр. Тот, что шел в базе, мог остановить разве что листву (ЗР, 2011, № 9). Идеально подошел фильтр от «Туссана». Установить его легче легкого: на все про все ушло всего полминуты.

Базовый 1,4-литровый двигатель понравился с первых километров. «Солярис» разгоняется неожиданно уверенно. Правда, только с выключенным кондиционером. Включишь – динамика заметно ухудшается. Хорошо хоть, расход топлива возрастает не слишком заметно.

Первая же поездка выявила странную особенность. Плавность хода неплоха, однако из-за чрезмерно мягкой подвески машина слегка гуляет на прямой (при скоростях за сотню надо держать ухо востро) и виляет кормой в повороте так сильно, что может испугать неподготовленного водителя, если на пути попадется любая, даже маленькая, неровность. В дальней дороге очень неудобно – приходится поддерживать невысокую крейсерскую скорость. Корейцы проблему признали и спустя несколько месяцев начали устанавливать амортизаторы с иными характеристиками (ЗР, 2011, № 8).

С 2012 года «солярисы» снабжают полностью переработанной подвеской, с которой автомобиль избавился от прежних «шатаний», пусть и в ущерб былой плавности хода. Безопасность, знаете ли, превыше всего. Мы первыми получили вариант с новыми деталями. Стало явно лучше!

После обкатки «Солярис» участвовал в марафоне «60 часов «За рулем» (ЗР, 2011, № 10), в котором выявилась еще одна особенность: на максимальных скоростях начинает безбожно врать датчик запаса топлива. Показывает, что бак на треть полон (или пуст?), а машина при этом «обсыхает». Успокаивает то, что на обычных скоростях прибор вполне правдив. Других сюрпризов «Солярис» в ходе забега не преподнес.

Осенью появился глюк: стали слетать выбранные радиостанции.

Элементы крепления сидений покрылись ржавчиной уже через пару месяцев после покупки.

Дверные подлокотники жутко неудобные – руку на них долго не продержишь.

Салонный фильтр установили сами, – операция занимает не больше минуты.

Только вслушаешься – р-раз, и звучит другая волна. Дико раздражало. Но недолго: неисправность сама собой прошла, радио снова играет как ни в чем не бывало.

С наступлением зимы обнаружил, что у «Соляриса» мягкие стекла. Достаточно было пару раз поскрести по заиндевелостям, как они покрылись микроцарапинами. Обидно... К производителю есть еще вопрос: неужели не занимались зимними испытаниями? Как объяснить, что уже при минус двадцати подвеска становится твердокаменной, а двери открываются с немалым усилием?

А вот с пуском проблем не было. Даже в тридцатиградусные морозы мотор охотно оживал.

По весне машина расстроила появившимися в правой части панели приборов «сверчками». А ведь поначалу так радовался «неразговорчивому» даже на брусчатке салону! Из последнего – с жутким скрипом стала открываться водительская дверь. Пришлось смазать.

В общем, наш с «Солярисом» медовый месяц закончился, начинаются будни. Обещаю не омрачать их мелкими придирками. Хотелось бы, чтоб и он не досаждал по пустякам. А больших проблем от машины не жду. Пока на них нет и намека. Все-таки главный редактор собирал. ЗР

Смазки для дверей явно пожалели – открываются с неприятным скрипом.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ HYUNDAI SOLARIS

(0–22 500 км), руб.

Расходы на содержание	**68 981**
Из них на бензин (средний расход – 8,6 л/100 км)	57 082
Защита картера	4500
Фильтр салона, 2 шт.	1725
Резиновые коврики	1500
ТО-15 000 км	3370
Уплотнительное кольцо масляного поддона	22
Моторное масло	550
Масляный фильтр	232
Стоимость 1 км пробега	**3,07***

*Без учета расхода топлива в ходе марафона «60 часов «За рулем».

После установки новых деталей подвески управляемость улучшилась.

ПРИВИДЕНИЕ С МОТОРОМ

Книгу Астрид Линдгрен о приключениях обыкновенного ребенка и его необыкновенного друга читали многие, однако лишь в «Тойоте» «привидение с мотором» поняли буквально... и создали «Приус». О самом массовом гибриде вторичного рынка рассказывает **Максим Приходько**. Фото **Георгия Садкова**.

Даже по цене «Приус 2», который выпускали с 2003-го по 2009-й, давно перешел в разряд прозы жизни. От 350 тысяч рублей за машину 2004 года с немалым пробегом и до 750 тысяч за гибрид 2008 года, на чьем одометре менее 50 тысяч километров, – во столько сегодня оценивают сочетание полуторалитрового бензинового мотора и 60-киловаттного электродвигателя.

ПРИУСАДЕБНЫЙ УЧАСТОК

В Россию такие авто везут из Европы, США и Японии. «Японцы» в силу иного расположения руля не пользуются особым спросом в центральной части страны, хотя стоят немного дешевле. У «Приуса» из США нештатная светотехника, иной шаг радиочастот, а на панели приборов галлоны и фаренгейты. Перепрошить электронный блок под привычные литры и градусы стоит от 6 тысяч рублей. Мили в км/ч переводят специальной кнопкой – сказывается соседство США и Канады. Кроме того, заокеанские машины отличают задние барабанные тормоза и отсутствие повторителей поворотов на передних крыльях. И всего лишь две подушки безопасности.

Еще одна характерная особенность «американцев» – наличие на изнанке стыка передней левой фары и крыла так называемого «термоса». Горячий антифриз сохраняется в нем от пуска до пуска, обеспечивая быстрый прогрев двигателя для минимизации выбросов СО и СН – плата за жесткие экологические нормы в некоторых южных штатах. Если у «американца» этого «термоса» нет, перед вами битый экземпляр. Дальше вести торг – все равно что пить игристое вино просто так, не планируя никаких рискованных поступков. Кстати, в условиях наших зим, иногда лютых, этот железный «термос» может сыграть злую шутку, отобрав электроэнергию у небольшого по емкости аккумулятора (всего 36 А·ч) на перекачку успевшего остыть антифриза. Что поделать, Россия не Калифорния! Вот откуда рассказы, будто «приусы» не для нашего климата.

Следующий проверочный узел – капот. В оригинале он из алюминия. Эта объемная деталь тяжелая – значит, тут крышка уже из стали. По неофициальной статистике, целых гибридов из США ввозят мало, поэтому проверять автомобили следует внимательнее, чем экземпляры из Европы.

Гибриды из Голландии, Германии, Франции или Швеции предпочтительнее не только по причине наличия нормальных фар и градусника. В четырех еврокомплектациях, которые завозят к нам, дисковые тормоза – по кругу, есть фронтальные и боковые подушки безопасности. В самой богатой версии – боковые шторки и море вспомогательных электронных систем. Вместо простенькой бормоталки, пригодной для прослушивания прогноза погоды, – дорогая магнитола. Такой набор ценят и сами европейцы, охотно покупая

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ДЕТАЛЕЙ TOYOTA PRIUS в Московском регионе, руб.

Переднее крыло	1500
Ветровое стекло	4500
Фара	7700
Передний бампер	3800
Передний амортизатор	1000
Передняя ступица	4600
Тормозные колодки: передние/задние	1100/900

«приусы» на своей вторичке. На нашу долю достаются изрядно потертые экземпляры из тамошних таксопарков, где «Приус» стал своим в силу его топливной экономичности и финансовых льгот от местных правительств за сохранение европейской экологии.

Теперь главная страшилка – тяговая батарея. Она рассчитана на 550 тысяч километров пробега. Даже если машина из такси пробежала 180–200 тысяч, у вас в запасе останется еще минимум 300 тысяч километров! А если с батареей что-то случится, ее меняют не целиком, а поэлементно. Цена за один «отсек» колеблется

Джойстик переключения передач. Загадочная буква *B* включает аналог горного тормоза – торможение двигателем.

В торце проема задней правой двери находится вентиляционная решетка тяговой батареи.

Центральное расположение приборов встречается не особенно часто. Однако данное решение вполне эргономично.

НАША СПРАВКА

«Тойота-Приус» – среднеразмерный гибридный автомобиль, серийно выпускаемый с 1997 года. Второе поколение производили с 2003-го по 2009 год. В 2005-м модель подверглась легкому рестайлингу. Машина активно использовалась в такси, специальных службах и подвергалась переделке в тюнинговых ателье.

Тяговая батарея расположена в наиболее безопасном месте. При этом она почти не съедает полезный объем багажника.

Главный силовой предохранитель батареи косвенно является и штатной противоугонкой – без него машина не поедет!

от 750 до 1500 рублей (новая в сборе стоит 40 тысяч).

Продолжая таксомоторную тему, скажем, что внешне «Приус»-такси распознать сложно. Машину не раскрашивают в фирменные цвета компаний-перевозчиков, а обтягивают винилом, который сдирают перед продажей. При остаточной стоимости в 7–8 тысяч евро гибрид смотрится на первоначальные 30 тысяч. Международное жулье с удовольствием тюнингует эти автомобили, скручивая пробег под стать внешности. (Объявлений на эту тему полным-полно в той же Польше; единственная страна, где за такие художества дают девять лет тюремного заключения, – Швеция.) Надежнее всего – изучить прошлое машины по отчетам Carfax. Будет полезно знать, что в Швеции продажа битых машин на вывоз запрещена местным законодательством (система учета действует и там).

После теоретической части самое время перейти к детальному осмотру конкретного представителя гибридного сообщества. Речь о «Тойоте-Приус» 2006 года с пробегом – о ужас! – 364 тысячи километров, за которую просили 460 тысяч рублей.

ВНИМАНИЕ: ТИХИЙ ХОД!

Серебристый гибрид сияет, как новый. Владелец признался, что перекрашивал заднюю дверь, потому на ней и отсутствуют фирменные шильдики. Он же установил пластиковые брызговики и глазок камеры заднего вида. На 150 тысячах пробега заменил сальник помпы (1500 рублей). При пересечении рубежа в 250 тысяч на покой запросилась рулевая рейка с электроусилителем, что вылилось в 19 тысяч рублей. А состояние подвески мы проверили в ходе небольшого испытательного пробега.

Если бы не большой монитор, на который выводится информация о заряде батареи, понять, что сидишь за рулем необычного автомобиля, нет никакой возможности. Салон очень вместительный. Человек среднего роста, сидя на заднем диване, спокойно может вытянуть ноги – спасибо большой колесной базе. А каков трехэтажный багажник! В нем помимо вместительного отсека для груза разместились запаска, основная тяговая батарея и аккумулятор. Под капотом расположены оба двигателя – традиционный и электрический. Там же находится блок предохранителей и разъем, который позволяет «прикурить», если что.

Пустил мотор, и сразу вспомнилось то время, когда в редакции трудился первый «Приус». Звуки, обычно заглушаемые бензиновым мотором, здесь тоже вылезли на первый план: шины, неровности дороги и прочая уличная какофония. Кстати, в отличие от нашего авто, у второй версии задние колесные арки покрыты материалом, похожим на ковролин. Но это слабо помогает, так что большинство владельцев тратятся на дополнительную шумоизоляцию. Зато расход топлива немаленькой по размерам машины составил примерно 5,5 л на сотню по городу. При полном 45-литровом баке запас хода и вовсе потянет на добрую тыщу верст.

Из самого приятного: весь тест-драйв мы проехали в режиме троллейбуса, то есть тяговая батарея жива-здорова, чего и всем желает. Для гибрида в возрасте это добрый знак. Из неотложного требовалась замена шаровых опор и передних амортизаторов – не более 4000 рублей с работой. Даже при солидном пробеге более 300 тысяч километров запас прочности батареи позволит проездить на ней не менее шести лет. С учетом торга, смены масла, фильтров и прочей мелочовки приблизительная цена за гибрид могла составить 450 тысяч. Не так уж дорого за то, чтобы отказаться от ежедневной слежки за ценами на бензин. ЗР

Благодарим интернет-ресурс Prius20.ru за помощь при подготовке материала.

Клемма для «прикуривания». Для оживления маленького, но важного аккумулятора емкостью 36 А·ч подойдет любая 12-вольтовая батарейка или аккумулятор от электроинструмента аналогичной мощности. Этого с лихвой хватит, чтобы помочь запустить тяговую батарею машины.

Если облицовочный пластик, который прикрывает так называемый «телевизор», невозможно снять, это свидетельствует об аварийном прошлом. У целой машины такой проблемы не возникает.

Главное украшение приборной панели «Приуса» – центральный монитор. При желании на него можно вывести даже телевизионный сигнал.

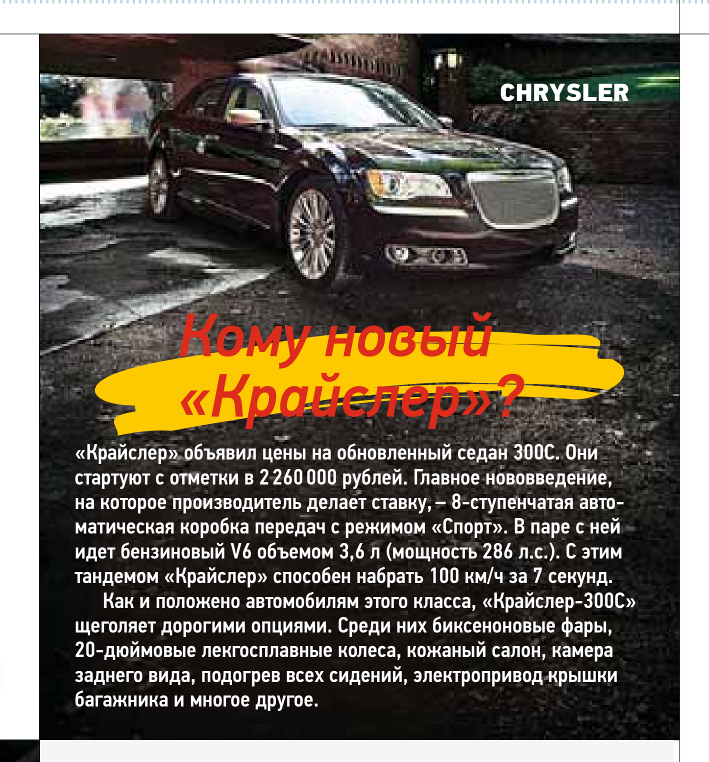
Тотальная борьба за экономичность начинается с кузова, коэффициент лобового сопротивления которого равен 0,26 – очень неплохой результат.

АВТОВАЗ

Хороший. Плохой. Злой.

Российский автогигант выяснил, кто из официальных дилеров устраивает покупателей, а кого стоит занести в черный список. В течение недели любой желающий мог оценить работу вазовских автоцентров. Лучшими продавцами «лад» стали «Алан-Автомобили» (Москва), «Азино-Авто» (Казань) и «Авто-1» (Новосибирск). А вот к этим дилерам лучше не ходить: «Красноярск-Лада» (Красноярск), «Авто Моторс Компани» (Мурманск), «Альянс-М» (Республика Башкортостан), «АгроЛадаСервис» (Тольятти). Кроме того, в ходе акции стало известно, что многие дилеры завышают цены и навязывают никому не нужные опции.

АВТОВАЗ решил эту проблему по-своему: провел корректировку цен, чтобы разрыв между рекомендованной стоимостью и реальной был минимален. Так, «Лада-Гранта» теперь на 7,3% дороже – базовая версия стоит от 259 000 рублей. Цены на другие модели также выросли: «Приора» – от 333 000 рублей (+ 0,5%), «Самара» – от 272 300 (+ 0,7%), «Калина» – от 293 900 (+ 2,1%), 4×4 – от 333 300 рублей (+ 2,2%).



Кому новый «Крайслер»?

«Крайслер» объявил цены на обновленный седан 300C. Они стартуют с отметки в 2 260 000 рублей. Главное нововведение, на которое производитель делает ставку, – 8-ступенчатая автоматическая коробка передач с режимом «Спорт». В паре с ней идет бензиновый V6 объемом 3,6 л (мощность 286 л.с.). С этим тандемом «Крайслер» способен набрать 100 км/ч за 7 секунд.

Как и положено автомобилям этого класса, «Крайслер-300С» щеголяет дорогими опциями. Среди них биксеноновые фары, 20-дюймовые легкосплавные колеса, кожаный салон, камера заднего вида, подогрев всех сидений, электропривод крышки багажника и многое другое.

Заказывайте «Джип»

Осенью в России начинаются продажи «Джипа-Гранд Чероки» с шильдиком *SRT* (Street and Racing Technology). Автомобиль получил двигатель объемом 6,4 л – его мощность составляет 468 л.с. В паре с ним идет 5-диапазонный автомат с возможностью управления посредством подрулевых лепестков. Не менее внушителен список дополнительного оборудования: аудиосистема Harman Kardon с 19 динамиками и сабвуфером, адаптивный круиз-контроль, система предупреждения об опасности фронтального столкновения и контроля мертвых зон...

Внешне отличить версию SRT от обычного «Гранд Чероки» очень просто: у новинки 20-дюймовые легкосплавные колеса, два черных воздухозаборника в передней части капота и две выпускных трубы. Цены на этот «Джип» стартуют с 3 155 000 рублей.

ПРОДАЮТСЯ БЫСТРЫЕ «АУДИ»

Официальные дилеры «Ауди» стали принимать заказы на спортивную модификацию флагмана A8. «Ауди-S8» получил новый мотор 4,0 TFSI, мощность которого равна 520 л.с., систему полного привода и 8-ступенчатый Tiptronic. С разгоном до 100 км/ч автомобиль играючи справляется за 4,2 секунды. Цена новинки 5 338 800 рублей.

Немецкая марка начала продажи спортивного универсала «RS4 Авант» стоимостью от 3 644 500 рублей. За столь немалые деньги покупатель получит бензиновый двигатель V8 объемом 4,2 л и мощностью 450 л.с. Горячий универсал разгоняется до 100 км/ч за 4,7 с. Впечатляет! Первые автомобили приедут в Россию в октябре, но заказы на «RS4 Авант» уже принимаются. Среди базового оборудования нового «Ауди»:

- система управления динамикой движения Audi drive select
- доступ в салон без ключа
- климат-контроль
- акустическая система с 10 динамиками и сабвуфером
- информационная система водителя с цветным дисплеем
- спортивные сиденья с подогревом
- датчик давления в шинах

Предлагаем корейский хэтчбек

HYUNDAI

Официальные дилеры марки начали продавать новый хэтчбек – «Велостер». Он представлен в трех комплектациях, однако двигатель один на всех. Его объем равен 1,6 л, а мощность – 132 л.с. Начальная версия с 6-ступенчатой механикой обойдется в 849 000 рублей. Среди оборудования: противотуманки, подогрев передних сидений, двухзонный климат-контроль, аудиосистема с шестью динамиками, 17-дюймовые легкосплавные колеса. Топовый «Велостер» оснащен 6-диапазонной автоматической коробкой передач. Его цена – от 1 089 000 рублей. В списке оборудования:

- 18-дюймовые лекгосплавные колеса
- кожаный салон
- камера заднего вида
- задний парктроник
- круиз-контроль
- панорамная крыша
- пуск двигателя кнопкой
- доступ в салон без ключа
- электропривод складывания боковых зеркал
- электрорегулировка сиденья водителя
- панель приборов «Супервижн»

ПОКУПАЙТЕ РОДСТЕР!

«Мини» объявила стоимость двухместного родстера с тканевым верхом. Российским покупателям «Мини-Родстер» обойдется в 940 000 рублей за версию с 122-сильным мотором и 6-ступенчатой механикой. Более мощная модификация, с литерой *S*, получила двигатель о 184 «лошадках». Ее цена – от 1 215 000 рублей. Стоимость заряженного «Мини» с 211-сильным агрегатом объявят позже.

В списке базового оборудования: кондиционер, задний парктроник, электроусилитель руля, аудиосистема и др. Дополнительно можно заказать адаптивные ксеноновые фары, навигационную систему с 6,5-дюймовым цветным экраном, аудиосистему Harman Kardon и многое-многое другое.

MINI

ШПИОНСКИЕ СТРАСТИ

Вот-вот появятся на АВТОВАЗе совершенно новый кроссовер, обновленные «Приора» и «Калина» и т. д. – так звучат новости из обширного инета, СМИ и скупых заявлений заводчан. Но все размыто и неточно. Мы обратились к нашим проверенным источникам, поговорили со специалистами и получили довольно четкую картину ближайшего будущего АВТОВАЗа. Смотрите.

Самая популярная модель тольяттинского автозавода – «Лада-Гранта» так и будет нести крест младшенькой, то есть наиболее дешевой. Возможно, к ней скоро добавится хэтчбек с таким же большим задним свесом, как у седана. Значит, багажник под полкой будет не меньше седановского. Дачникам понравится наверняка! Новинка получит индекс 2191.

Вопрос об автомате остается открытым. Похоже, в ближайшем будущем ждать его не стоит. Конечно, у новых владельцев АВТОВАЗа есть японская «Джатка», чьи автоматы придутся впору тольяттинским машинам. Но возить агрегаты из Японии накладно! К тому же никто не знает, как они поведут себя в сильные морозы. Так что на заводе решили пока не рисковать.

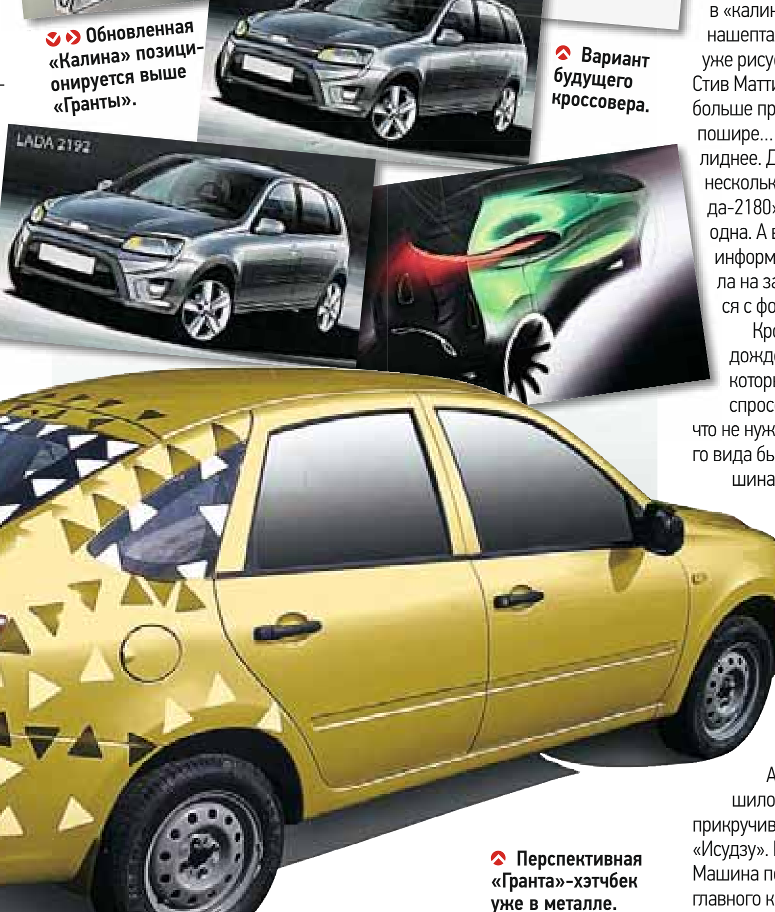
«Калину» планируют назначить сестрой постарше – о двух ее новых моделях «За рулем» писал в декабрьском выпуске 2011 года. По нашим данным, еще решено выпустить хэтчбек 2192 и универсал 2194. Задняя часть у них останется почти как у нынешних 1119 и 1117. Разве что фонари станут покрупнее и слегка вылезут на боковины. Ну и бамперы задние прямо до фонарей приподнимутся, как на «Ларгусе».

Передние крылья и капот, скорее всего, будут грантовские, а вот собственно «лицо» (бампер, фары и решетка радиатора) немного изменится, чтобы от младшей отличать издалека. Кроме того, остается свободным индекс 2193. Видимо, на заводе пока не придумали, какой модели его отдать.

Старшенькую, «Приору», пора уже обновлять. Многие ругают ее за слишком уж узкий салон: здесь даже теснее, чем в «калинах» и «грантах». Но нам нашептали, что новую машину уже рисует главный дизайнер Стив Маттин. Его «Приора» будет больше прежней (длина до 4,5 м), пошире... и пониже. То есть солиднее. Даже названий пока несколько – «Приора 2», «Лада-2180», Lada C, хотя машина одна. А вот о двигателе и шасси информации пока нет – сначала на заводе хотят определиться с формой.

Кроссовера вряд ли скоро дождемся. Ведь есть «Дастер», который пользуется бешеным спросом. Конкурент ему пока что не нужен. Хотя эскизы внешнего вида были вполне. Модная машина могла бы получиться.

Начался выпуск пилотной партии очередной новинки – «Ниссана-Алмера Классик» (он же «Самсунг-SM3»). Модель не новая, зато в чистом виде «японец»: из привозных комплектующих. Руководство АВТОВАЗа, правда, не решило, какую эмблему на нее прикручивать – «Ниссана» или «Исудзу». Но не ладью, это точно! Машина пойдет по первой нитке главного конвейера вперемежку с «Ларгусом» – вопрос решен.



Обновленная «Калина» позиционируется выше «Гранты».

Вариант будущего кроссовера.

Перспективная «Гранта»-хэтчбек уже в металле.

«Издательство «За рулем» представляет новый тематический сборник всероссийского бизнес-журнала по коммерческому транспорту «Рейс» «Тягачи и прицепы»

Седельные тягачи: DAF, Ford, IVECO, MAN, Mercedes, Renault, Scania, Volvo, КАМАЗ

Полуприцепы основных производителей – весь рынок России

С приложением сравнительных таблиц характеристик тентовых, изотермических, самосвальных полуприцепов и контейнеровозов

- Рекомендации по выбору тягачей.
- Материал по подбору тягача под самосвальный автопоезд.
- Руководство по выбору изотермического полуприцепа.
- Рекомендации по обслуживанию узлов и агрегатов транспортных средств, применению компонентов и инструмента.
- Энергосберегающие масла.
- Расход топлива и его зависимость от режима движения и погодных условий.
- Продление срока замены масла.
- Гарантия на шины.
- Зимние шины.
- Страхование.
- Лизинг.

Заказать сборник «Тягачи и прицепы» можно в ООО «Торговый дом «За рулем» по тел: (495) 261-71-81, 267-30-65 E-mail: tata@tdzr.ru

СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

МОТОПОДЪЁМНИКИ

АВТОПОДЪЁМНИКИ

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

10 ... 20 т
от 7 999 р.

4 ... 150 т
от 6 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

КОМПРЕССОРЫ

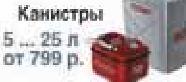
ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Компрессометры
от 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

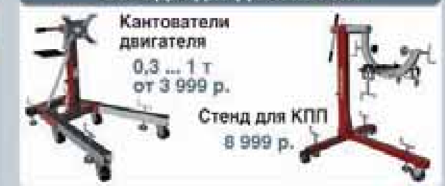
Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



ЛЕБЁДКИ

Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 3 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ

от 3 999 р.

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН

1 ... 2 т
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 т
от 4 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ

1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Полуавтоматические
от 5 999 р.

Инверторы
от 6 499 р.

ММА сварка
от 2 999 р.

Точечной сварки
от 39 999 р.

ГЕНЕРАТОРЫ, МОТОПОМПЫ

Дизельные от 39 999 р.
1 ... 7 кВт

Бензиновые
от 7 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ

от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ

www.sorokin.ru

ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

С ЮЖНЫХ ГОР ДО СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Бензины из двенадцати различных регионов России с интересом исследовали **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

Смотрите на iPad:
берем пробы

1 **Место и время заправки** АЗС ИП КАТАЕВ Б.С. 25.04.2012 14:31

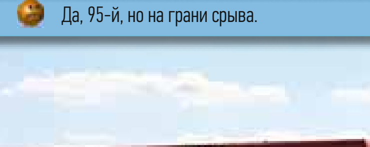
Марка бензина (по чеку) АИ-95-4

Цена, руб./л 28,90

По всем характеристикам очень средненький бензин. В класс 4 пролезает без минимального зазора – ароматики впритык! Октановое число тоже на пределе ругани. Но в целом все честно. Хотя и недешево.

Очень мало серы, олефины практически не наблюдаются – значит, стабилен!

Да, 95-й, но на грани срыва.



2 **Место и время заправки** АЗС № 113 ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт» 25.04.2012 20:52

Марка бензина (по чеку) ЭКТО Plus (АИ-95-4)

Цена, руб./л 29,75

Такой «Лукойл» мы еще не встречали! Самое большое содержание высокооктанового компонента (МТБЭ) заставляет задуматься: а не франчайзинг ли? Но в требования Техрегламента вписывается, – а значит, какие могут быть претензии? Самый дорогой из всех закупленных.

Хороший запас по октановому числу, по ароматике – гарантированный класс 4.

Высокое содержание малокалорийного компонента МТБЭ ухудшило моторные показатели.

3 **Место и время заправки** АЗС ООО «ЛОМОВ Н» 26.04.2012 13:53

Марка бензина (по чеку) АИ-95

Цена, руб./л 27,50

Кто сказал, что в средней полосе России плохой бензин? Этот образец показывает: не всё так запущено! По всем параметрам нормальный класс 4, придраться не к чему. А с учетом цены и совсем радостно!

Доступная цена при достойном качестве.

Ехать за ним из Москвы далековато…

Профессор Генри Хиггинс из «Пигмалиона» легко определял родословную человека по его произношению. Интересно, а насколько одинаковыми окажутся 95-е бензины, приобретенные в разных регионах России? Нет ли у них своего рода «акцента» – калмыцкого или, скажем, архангелогородского? И поймет ли такие «диалекты» двигатель? Что же, проедем по стране «с южных гор до северных морей», закупим бензин на дюжине разных АЗС да и сравним. О том, как это происходило, – в нашем лирическом отступлении.

Требования Техрегламента к разным экологическим классам горючего (так у нас официально называются «евры») приведены ниже. Оценим также октановое число и содержание смол – параметры, важнейшие как для мотора, так и для экологии. Сделаем вид, будто не знаем, что чья-то мудрая рука исключила именно эти параметры из инспекционного контроля.

А после химической лаборатории сожжем остатки горючего на стендовом моторе, чтобы посмотреть реакцию реального двигателя на незнакомый «диалект».

УГАНДА ПОЗАДИ

Из двенадцати образцов лишь два оказались явно некондиционными (коды 4 и 5). В обоих случаях – проблемы с октановым числом плюс явный перебор бензола и серы. Такие топлива опасны и для окружающей среды, и для современного мотора. Конечно, дедушкин 412-й скушает их за милую душу и не поперхнется, но, раз с точки зрения Техрегламента они некондиционные, всё, дальше о них молчим.

Гораздо удивительнее другое: по составу все бензины оказались не хуже третьего класса, а половина – и вообще

ЧТО ПРОВЕРЯЛИ

Октановое число (ОЧ) – основной параметр бензина, определяющий его детонационную стойкость. Определяли ОЧ по исследовательскому и моторному методам – это характеризует поведение бензина в разных режимах работы мотора. Норма ОЧМ для 95-го – не менее 85.

Объемная доля углеводородов. Содержание ароматических углеводородов влияет на токсичность, увеличивает склонность к отложениям; содержание олефинов определяет стабильность бензинов при длительном хранении.

Массовая доля кислорода – производная от содержания оксигенатов, опосредованно ограничивает предельную долю их содержания в топливе.

Объемная доля бензола. Бензол – носитель канцерогенной опасности. Его содержание сейчас резко ограничивают: не более 1%.

Концентрация серы. Имеет значение для экологии и влияет на ресурс – нейтрализаторов отработавших газов в первую очередь.

Концентрация смол. Влияет на ресурс двигателя. Смолы – причина многих бед, от зависания клапанов до залегания поршневых колец.

Объемная доля и состав оксигенатов. Эти компоненты снижают теплотворную способность бензина, повышают его агрессивность к резинам и пластикам.

Содержание МТБЭ. Этот эфир входит в число оксигенатов, характер влияния – см. выше.

Концентрация марганца и железа. Металлосодержащие антидетонаторы запрещены!

Моторные показатели. Показывают поведение реального мотора в зависимости от параметров заливаемого топлива.

Объемная доля ММА. Эта составляющая ароматики в топливе при больших концентрациях усиливает его канцерогенную опасность, ухудшает процесс сгорания и увеличивает склонность к отложениям.

ПЕРЕКУР

КАК И ГДЕ МЫ ЗАПРАВЛЯЛИСЬ

Вспоминают Антон Чуйкин, Игорь Моржаретто, Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Изначально хотели заправляться либо на самых распространенных в регионе АЗС, либо с упором на местное название – типа «Рязаньнефтепродукт». Вот что в итоге получилось.

1. Калмыкия. Местных названий пока не видим, зато попадается дивная заброшенная колонка с пасущимися среди шлангов коровами. Фотографируем. Тянуть дальше нельзя, и заворачиваем на довольно приличную АЗС «Ноган», обнаруженную в поселке Годжур (это 70 км от Элисты в сторону Волгограда). Откровенно местечковая станция, но начало положено.

2. Новоаннинский район Волгоградской области. Уже под вечер залились на «Лукойле». Бензин пахучий, съемка красивая.

3. Воронежскую область проходим краем. На АЗС «Калина-Ойл» слышим: «В пластик не заправляем». Странное правило! Залились чуть дальше на безымянной АЗС в 377 км от Волгограда.

4. Последние километры Тамбовской области, «Липецкая топливная компания», 620 км от Волгограда. Правда, на чеке выбито что-то совсем другое. Бывает.

5. Трасса «Холмогоры» захватывает кусочек Владимирской области, где мы сразу же и стали выискивать АЗС. Справа по курсу оказалась заправка ООО «СТРОМСТРОЙ». Ей «повезло».

6. Вообще-то, в столичном регионе мы намеревались заправиться на АЗС «Московской топливной компании» (МТК): самое подходящее, казалось бы, название. Но не нашли! В Интернете есть, а приезжаешь – там на самом деле «Газпромнефть-Центр». Ну, значит, так тому и быть.

7. За команду Ярославской области мы пригласили сыграть «ТНК-Ярославль». Имя вполне подходит, да и с трассы сворачивать не потребовалось.

8. Костромская область находится правее основной трассы, но не посетить ее нельзя. Увозим с собой канистру с бензином от ООО «Костромская топливная компания».

9. До Вельска Архангельской области добрались с огромным трудом: десятки километров трассы, словно подвергшейся бомбежке, изматывают сильно. Утешительный приз – канистра бензина от ООО «РН-Архангельскнефтепродукт».

10. Из Архангельской области обратно в Вологодскую, а оттуда, мимо Череповца, – на Тихвин. Топливо покупаем в Шексне, на АЗК № 2 (ИП Шерстаков В.Д.).

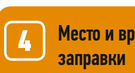
11. Ленинградская область. Заправляемся на ООО «Тихвин-Петрол», АЗС № 4. Название вполне местное.

12. Карелия совсем близко. Но добраться от Тихвина до трассы «Кола» – это что-то... Убитая, заброшенная дорога. Время поджимает, а ничего, кроме заправки ТНК, не видать. Однако нам везет: за известной вывеской скрывается ОАО «Карелиянефтепродукт». Дюжина в сборе!

Отбор закончен: двенадцать безымянных канистр с кодами с 1 по 12 доставляем в АНО «Центр сертификации «Северо-Запад». Так начиналась очередная экспертиза...

ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ АВТОМОБИЛЬНОГО БЕНЗИНА

Параметры	Класс 2	Класс 3	Класс 4	Класс 5
Массовая доля серы, мг/кг, не более	500	150	50	10
Объемная доля бензола, %, не более	5	1	1	1
Концентрация железа, мг/дм^3	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Концентрация марганца, мг/дм^3	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Концентрация свинца, мг/дм^3	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Массовая доля кислорода, %, не более	не нормирована	2,7	2,7	2,7
Объемная доля углеводородов, %, не более:				
– ароматических	не нормирована	42	35	35
– олефиновых	не нормирована	18	18	18
Объемная доля оксигенатов, %, не более:				
– метанола	не нормирована	отсутствие	отсутствие	отсутствие
– этанола	не нормирована	5	5	5
– изопропанола	не нормирована	10	10	10
– третбутанола	не нормирована	7	7	7
– изобутанола	не нормирована	10	10	10
– эфиров, содержащих 5 или более атомов углерода в молекуле	не нормирована	15	15	15
– других оксигенатов (с температурой конца кипения не выше 210 °С)	не нормирована	10	10	10

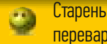


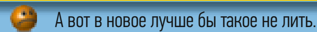
Место и время заправки — ООО «Предприятие «Управляющая компания» АЗС 26.04.2012 17:51

Марка бензина (по чеку) — АИ-95-3

Цена, руб./л — 27,60

А вот такой бензин мы не посоветовали бы лить! Не пролезает в требования Техрегламента по содержанию бензола. И по октановому числу хоть и маленький, но тоже прокольчик. Каталитическому нейтрализатору от такого бензина плохо придется: уделает он его с таким количеством серы! Да еще и монометиланилин в нем нашелся, – хоть и разрешенный, но неполезный.

 Старенькое авто без нейтрализатора переварит такое топливо без проблем.

 А вот в новое лучше бы такое не лить.

Место и время заправки — ООО «СТРОМСТРОЙ» 14.05.2012 07:40

Марка бензина (по чеку) — Аи-95

Цена, руб./л — 28,30

Еще один «лидер с конца». Продавцы такого бензина любят свой кошелек, но не любят наши машины и окружающую среду. Бензола – в три с половиной раза больше нормы, серы – немерено, детонационной стойкости – никакой. Это не 95-й, а лишь слегка улучшенный 92-й. И сложно понять, что же такого в него набухали? Неизвестные науке эфиры какие-то...

ГАЗ-66 на нем поедет. И «Москвич-412».

Дорого и некачественно. Не соответствует Техрегламенту – значит, нелегитимен!

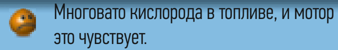
Место и время заправки — ООО «Газпромнефть-Центр» АЗС № 103 12.05.2012 06:04

Марка бензина (по чеку) — Аи-95 (класс 4)

Цена, руб./л — 28,90

Контроль качества топлива в Москве дает себя знать: бензин по всем параметрам кондиционный. Да и странно было бы от «национального достояния» ожидать другого. Недешево, конечно, зато класс 4 с хорошим запасом.

Полностью кондиционное топливо высшего экологического класса.

 Многовато кислорода в топливе, и мотор это чувствует.

четвертого! А как же известное сравнение с Угандой? Пару лет тому назад СМИ писали, что по уровню качества бензинов у нас всё хуже, чем в этой африканской стране... Но тогда международные эксперты анализировали топлива по содержанию серы. Смотрим в таблицу: из двенадцати образцов восемь (!) уложились в 50 ppm серы, то есть в требования класса 4, при этом два из них вообще залезли в требования класса 5! Еще два – уверенный класс 3. Неожиданный и очень обнадеживающий результат. Вспомните, где бензины отбирались: только один был столичным, а остальные – со всей России.

Несколько раз заправлялся на неприметной АЗС: бензин был на 2 рубля дешевле, чем у других, а машина реально летела. Потом эту точку прикрыли. Что это мог быть за бензин?

Можно предположить, что у той АЗС оказался нормальный хозяин, который не делал безумную наценку и закупал топливо у правильного оптового поставщика, работающего с хорошим НПЗ. Но вероятнее иной вариант (у нас были подобные случаи, когда дешевый бензин казался вроде как круче фирменного): прямо в бензовоз с помощью высокоточного дозирующего устройства, а именно грязного ведра, добавляли присадку, повышающую октановое число. И вместо ожидаемого 92-го из пистолета лился 95-й. Но последствия могут быть печальными: зарастание мотора грязью, зависание клапанов, коксование поршневых колец. Да, не все вкусное полезно.

ЧТО МОЖНО И ЧЕГО НЕЛЬЗЯ

Что можно и что нельзя лить в бензин для получения нужного октанового числа? Согласно Техническому регламенту все, что содержит свинец, марганец и еще недавно любимое нефтехимиками железо (в виде ферроцена), – нельзя! Обожаемый спортсменами метанол – опять же нельзя! Очень дешевая и эффективная, а потому также милая бензинщикам присадка монометиланилин (жутко ядовитая гадость!) ограничена смешными полутора процентами, не способными кардинально переделать 80-й в 95-й.

Что же остается? Некоторые спирты и эфиры. Например, этанол. Его можно добавить аж до 5% объема топлива! Но для русского человека лить драгоценный пищевой продукт в бензобак – великое преступление. А наши Большие Начальники обложили топливный этанол такими же акцизами, как пищевой, после чего использовать его стало накладно. Хотя во всем мире этанол является чуть ли не единственной разрешенной присадкой, ведь «спиритус вини» ни мотору, ни природе особо не вредит.

А еще у нас разрешен, причем в больших объемах, метилтретбутиловый эфир (МТБЭ) – его можно лить в бензин до 15%. Кстати, в Штатах он запрещен – вредит природе. Не верите? Понюхайте – ощущение незабываемое!

При этом МТБЭ не очень эффективно повышает октановое число, зато заметно снижает калорийность топлива, поэтому перебор такого ингредиента мотор сразу ощущает. Наши испытания это вполне подтвердили.

НАШЕ МНЕНИЕ

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз ЗР

Любопытнее всего то, что за все время топливных экспертиз мы довольно редко натыкались на откровенную, извините, дрянь. Но при этом лично я предпочитаю заправляться на ограниченном числе сетевых заправок – BP, Neste, «Лукойл». Отказываюсь понимать логику тех, кто выискивает топливо «на рубль дешевле», совершенно не задумываясь о возможных последствиях подобной «экономии».

КОМУ ДОБАВКИ?

Так что же добавляют в российский бензин? Ни железа, ни марганца, ни свинца ни в одном образце не нашлось. Более того, некогда любимого бодяжниками монометиланилина (ММА) нашлось совсем чуть-чуть только в одном бензине (код 4), который мы уже заклеймили. Метанола – нет, других спиртов – тоже. Нашелся только разрешенный МТБЭ (метилтретбутиловый эфир), причем в допустимых концентрациях.

Особо продвинутых читателей приглашаем обратить внимание на две строчки в таблице: «Эфиры С5 и выше» и «Содержание МТБЭ». Главный эфир «С5 и выше» – это МТБЭ и есть. И для большинства проб эти цифры совпадают. А вот там, где этого совпадения нет, в топливо намешано что-то непонятное, а потому непредсказуемое. Отличились здесь три образца – коды 4, 5 и 6. Впрочем, одно это не делает их некондиционными (не запрещено – значит, разрешено). Но все-таки интересно – а что еще за «эфиры С5 и выше» туда намешаны?

ЭФИРЫ И МОТОРЫ

Если всё (кроме двух образцов) кондиционно, то откуда разница, выявляемая на моторе? Она невелика (1,5...2,0% в мощности и расходе бензина), но все-таки есть. Профессор Хиггинс подобные нюансы замечает мгновенно!

● Читал, что 98-й выпускается только на нескольких НПЗ, а остальное высокооктановое топливо, в том числе и 92-й (!), получают путем «благородного купажа» 80-го с присадками. Насколько это соответствует истине сегодня?

В 2011 году на всех НПЗ вырабатывали чуть больше 6% 80-го, а 92-го – около 80%. Поэтому основы для «благородного купажа» практически нет, да и по финансам такая операция сегодня невыгодна. Есть варианты, когда в качестве базового топлива берут «самоварный» бензин либо бензин с мини-НПЗ, полученный из газового конденсата. Однако ни один серьезный оператор бензинового рынка на такое не пойдет, ибо подобные суррогаты выявляются при первой же проверке.

Другое дело, что в России преобладают старые НПЗ, построенные еще в середине прошлого века и практикующие столь же древние технологии производства топлива. Оттуда и берутся базовые топлива стандарта «Евро минус 1». Но постепенно ситуация улучшается, о чем свидетельствует и это наше исследование.

● Какого класса бензин мне заливают, если на АЗС пишут только октановое число? Если у меня машина под Евро-4, где мне ее заправлять-то? И чем?

Чем заправляют – смотрите паспорт на топливо, который на АЗС должны предъявлять по первому требованию. Маркировка топлива обязана соответствовать новому ГОСТ Р 54283-2010 «Топлива моторные. Единое обозначение автомобильных бензинов и дизельных топлив, находящихся в обращении на территории Российской Федерации».

Согласно этому ГОСТу в небытие ушли всякие «премиумы» и «суперы», все стало понятнее и проще. Теперь в обозначении бензинов присутствует только октановое число, определенное по исследовательскому методу, и экологический класс топлива. Например, «АИ-95-4» – топливо автомобильное, с ОЧИ не ниже 95 единиц, 4-го экологического класса.

Заправлять машину под Евро-4 желательно топливом соответствующего экологического класса. Если периодически заливать топливо классом ниже, сразу ничего страшного не произойдет, – но, может быть, в отдаленном будущем снизится ресурс катализатора.

7 Место и время заправки — ОАО «ТНК-Ярославль» АЗС № 81, 14.05.2012 08:54

Марка бензина (по чеку)	Бензин-95 класс 4
Цена, руб./л	27,00

А вот это яркий пример чисто заводского топлива – хорошие антидетонационные свойства при минимальном присутствии чего-то лишнего. Но, увы, лишь класс 3 по содержанию ароматики. Еще одно достоинство – самый дешевый!

Высокое качество при самой низкой цене – это уметь надо!

Чуть-чуть недотянуло до класса 4.

8 Место и время заправки — ООО «Костромская топливная компания», 14.05.2012 11:32

Марка бензина (по чеку)	АИ 95 класс 4
Цена, руб./л	27,30

Хорошее топливо, соответствующее классу 4, с самым малым содержанием каких-либо присадок. Серы и бензола очень мало – значит, явно «зеленое» в хорошем смысле этого слова. И при этом совсем не дорогое!

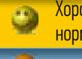
И снова дешевое качественное топливо, даже придраться не к чему!

Обнаружены смолы.

9 Место и время заправки — ООО «РН-Архангельскнефтепродукт», 15.05.2012 07:27

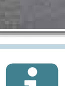
Марка бензина (по чеку)	АИ-95-3
Цена, руб./л	27,60

Рекордсмен по содержанию ароматики, типичное «тяжелое» топливо. С трудом вписалось в класс 3. Но ведь вписалось же! Специфический состав положительно повлиял на мощность, топливо калорийное. Какое и должно быть на Севере.



Хорошие моторные показатели, нормальная цена.

Много серы и ароматики, нашлись смолы.



У иностранцев на колонках ничего про «Евро» не написано: там что, Евро-4 или Евро-5 всюду? И как их октановые числа соотносятся с нашими?

Отвечать за весь мир сложно... Учитывая их развитую систему добровольной сертификации, а также судебную практику защиты прав потребителей, торговать бодягой там просто опасно. Но одно дело, например, Европа, другое – Казахстан или Эфиопия. а ведь это тоже иностранцы.

Октановые числа те же. Определенное по исследовательскому методу (ОЧИ) – RON (Research Octane Number), по моторному методу (ОЧМ) – MON (Motor Octane Number). Методы определения октановых чисел тут и там идентичные, так что наши циферки должны соответствовать импортным.

В Штатах и Канаде используется некий антидетонационный индекс – AKI (Anti-Knock Index), определяемый как среднее арифметическое между RON и MON.

НАШЕ МНЕНИЕ

Александр ШАБАНОВ, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета

Мне по роду работы приходится постоянно сталкиваться с проблемами качества бензина в Санкт-Петербурге. Не все так страшно, как живописуют некоторые особо продвинутые издания. Более того, годика полтора назад специальная комиссия попробовала поискать сенсаций, явившись с неожиданной проверкой на полтора десятка питерских АЗС. Увы (а может, ура), сенсации не получилось. Проколов, к всеобщему изумлению, не нашли. Наши результаты в целом подтверждают: далеко не все еще хорошо, но и откровенные ужасы встречаются нечасто. Разделяю предпочтения соавтора: заправляться на проверенной АЗС как-то спокойнее.

Дело в том, что при практически одинаковых октановых числах и углеводородном составе бензинов основная разница определяется содержанием высокооктанового компонента – того самого МТБЭ. При больших концентрациях он заметно меняет и скорость сгорания топлива, и его теплотворную способность. Поэтому есть некий оптимум его содержания. А в наших образцах оно менялось от 0,5 до 9,3%. Там, где есть перебор, заметны снижение мощности и рост расхода топлива. Зато доля СО в отработавших газах падает: эфиры содержат много кислорода.

Содержание серы и МТБЭ в бензине (при отсутствии других присадок) в определенной степени характеризует уровень технического совершенства технологий синтеза бензинов на НПЗ. Чем современнее производство, тем меньше требуется МТБЭ для получения 95-го. И тем меньше в нем будет серы.

Смотрите таблицу – и делайте выводы сами. Нехороший бензин с кодом 4 здесь не показатель – в нем использовано что-то другое.

НЕ СТРАШНО

Многие могут не поверить нашим данным: уж больно все сладко получается.

10	Место и время заправки	АЗК № 2 ИП Шерстаков В.Д. 15.05.2012 11:49
Марка бензина (по чеку)		ПремиумЕвро-95
Цена, руб./л		28,60

Честный класс 4, но содержание МТБЭ явно высоко. Хотя требованиям Техрегламента не противоречит. Запас по октановым числам приличный, серы немного — можно смело лить в любые машины.

Вполне нормальное топливо.

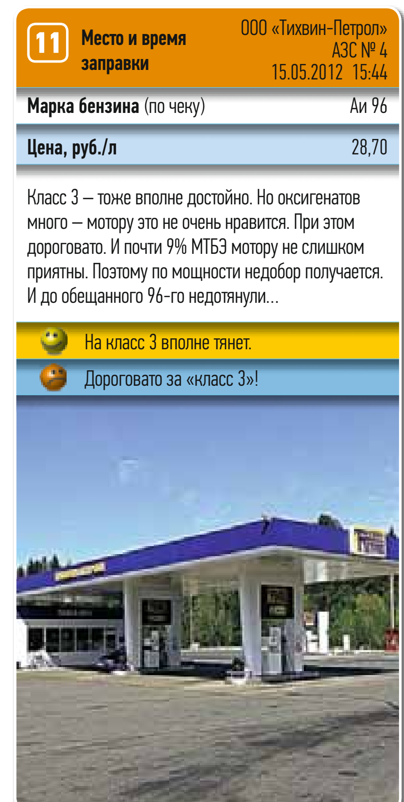
Дороговато, да и кислорода в нем много. Мотор это чувствует.

11	Место и время заправки	ООО «Тихвин-Петрол» АЗС № 4 15.05.2012 15:44
Марка бензина (по чеку)		Аи 96
Цена, руб./л		28,70

Класс 3 — тоже вполне достойно. Но оксигенатов много — мотору это не очень нравится. При этом дороговато. И почти 9% МТБЭ мотору не слишком приятны. Поэтому по мощности недобор получается. И до обещанного 96-го недотянули...

На класс 3 вполне тянет.

Дороговато за «класс 3»!



12	Место и время заправки	ОАО «Карелиянефтепродукт» Петрозаводский ТУ АЗК-2 16.05.2012 12:04
Марка бензина (по чеку)		Бензин-95 класс 4
Цена, руб./л		27,80

Очень приличное топливо по приемлемой цене. По ароматике заявленный класс 4 подтверждает на самой грани, но по остальным параметрам всё честно. Малое содержание МТБЭ выдает в его производителе достаточно серьезный НПЗ.

Низкое содержание серы, бензола. Хороший запас по октановому числу.

Есть смолы.

Но что вышло, то вышло. Спорить со страшилками не будем.

Нельзя сказать, что с бензином в России все хорошо. Но с учетом абсолютно случайного отбора проб по всей европейской части страны результат неплохой.

***

Профессор Хиггинс воспитал-таки из уличной торговки цветами светскую леди. **ЗР**

МОТОРНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОВЕРЕННЫХ БЕНЗИНОВ

Образец бензина	Усредненный за цикл испытаний эффект изменения параметра, %				
	Мощность	Расход топлива	CO	CH	NO_x
1	– 1,32	+ 2,20	– 5,22	+ 6,03	+ 5,67
2	– 2,64	+ 2,15	– 8,77	+ 7,14	+ 8,74
3	– 0,88	+ 1,09	– 1,56	– 1,03	+ 1,83
4	– 2,20	+ 2,41	+ 7,93	+ 8,25	– 3,53
5	– 5,73	+ 4,67	+ 12,07	+ 16,70	– 7,60
6	– 1,32	+ 1,24	+ 0,63	– 3,09	+ 2,21
7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	+ 0,88	– 0,16	+ 0,98	+ 5,78	– 1,75
9	+ 0,86	+ 0,35	– 5,22	+ 4,60	– 4,27
10	– 2,20	+ 1,64	– 5,43	+ 4,95	+ 3,29
11	– 1,76	+ 2,19	– 7,25	+ 8,87	+ 5,49
12	– 0,44	– 0,94	+ 1,42	+ 0,62	– 3,08

***Примечание.** Красным цветом показано ухудшение показателей, зеленым – улучшение; синим отмечены результаты, сопоставимые с точностью измерений.*

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ПРОВЕРЕННЫХ БЕНЗИНОВ

Параметр	Метод определения	Образец бензина											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Октановое число по исследовательскому методу, ед.	ГОСТ 8226	95,0	95,5	95,3	95,6	94,7	95,8	95,8	95,5	95,8	95,8	95,7	95,9
Октановое число по моторному методу, ед.	ГОСТ 511	86,6	86,8	86,8	84,9	82,9	85,4	86,8	86,3	86,4	86,1	86,8	86,8
Содержание ароматических углеводородов, об. %	ГОСТ Р 52714	34,4	32,0	34,1	30,0	31,3	30,8	36,8	34,5	40,4	32,0	36,1	35,0
Содержание олефиновых углеводородов, %	ГОСТ Р 52714	менее 1,0	менее 1,0	3,7	3,6	9,4	9,4	4,8	7,6	1,9	7,8	1,0	4,1
Массовая доля кислорода, %	ГОСТ Р ЕН 13132	1,09	1,45	0,94	0,54	0,67	1,37	0,37	0,23	0,95	1,27	1,35	0,53
Содержание бензола, об. %	ГОСТ Р ЕН 12177	0,66	0,66	0,38	2,00	3,27	0,76	0,22	0,30	0,60	0,57	0,42	0,29
Содержание серы, мг/кг	ГОСТ Р 52660	3,2	3,3	33	468	186	36	15,6	12	89	36,7	70	12,7
Концентрация фактических смол, мг/дм^3	ГОСТ 1567	–	–	–	–	–	–	–	1,0	1,0	–	–	1,0
Объемная доля оксигенатов, %: – метанола – этанола – изопропилового спирта – изобутилового спирта – третбутилового спирта – эфиров (С5 и выше) – других оксигенатов	ГОСТ Р ЕН 13132	– – – – – 7,0 –	– – – – – 9,3 –	– – – – – 6,0 –	– – – – – 3,5 –	– – – – – 8,7 –	– – – – – 4,2 –	– – – – – 2,4 –	– – – – – 1,5 –	– – – – – 6,1 –	– – – – – 8,1 –	– – – – – 8,7 –	– – – – – 3,4 –
Содержание МТБЭ, %	ГОСТ Р ЕН 13132	7,0	9,3	6,0	3,2	0,5	6,4	2,4	1,5	6,1	8,1	8,7	3,4
Объемная доля ММА, %	ГОСТ Р 54323	–	–	–	0,4	–	–	–	–	–	–	–	–
Концентрация марганца, мг/дм^3	ГОСТ Р 51925	–	–	–	–	–	–	–	––	–	–	–	–
Концентрация железа, мг/дм^3	ГОСТ Р 52530	–	–	–	–	–		–	–	–	–	–	

ОКАЗАТЬ ДАВЛЕНИЕ

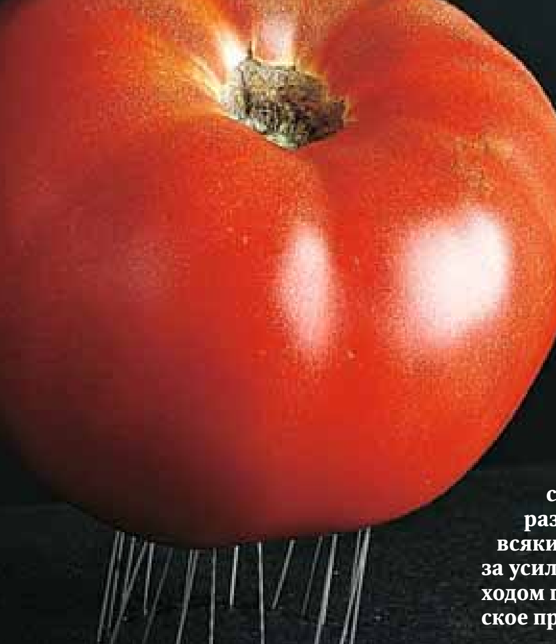
Почему домкрат утопает на грунтовой дороге? И как проходит тяжеленный танк там, где вязнет легковушка? О давлении и силе давления рассуждают **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Начнем с помидоров. Точнее, с арифметики. Вопрос: можно ли положить этот нежный овощ на вертикально торчащую булавку? И без арифметики ясно, что нельзя, однако же посчитаем. При площади острия 0,0001 см² (это довольно тупая булавка) и массе помидора граммов пятьдесят (вес – 0,05 кгс) получаем давление аж 500 ат! Такого не выдержит ни помидор, ни наша кожа. Но если булавок будет, скажем, полсотни, то вес синьора Помидора распределится на большую площадь и давление в точках контакта с булавками составит лишь 10 ат. Тоже много, но – глядите на фото! Нашему помидору хватило даже двух десятков булавок: держится.

Теперь должно быть ясно, чем давление отличается от силы давления. Последняя – это сила, с которой, например, предмет давит на поверхность или жидкость на поршень. Если эта поверхность горизонтальная, то сила давления равна весу. Но почему тогда мы проваливаемся в снег без лыж и не проваливаемся с ними, хотя с лыжами вес даже больше? Вот тут и выходит на сцену понятие «давление», которое иногда называют удельным (хотя это просто «масло масляное»). Для грунта (снега) важна сила давления, приходящаяся на каждую единицу его площади (например, на см²). Это и есть то самое загадочное давление. Именно от него зависит, провалится ли домкрат в грязь, закопаются ли шины в песок, хватит ли усилия в тормозах для экстренной остановки и будет ли топливо хорошо распыляться форсункой.

Какую практическую пользу дает нам это знание? Ну, с лыжами понятно: без них тот же таежный охотник провалится по колено, а то и дальше. Теперь о том, что ближе нам, автомобилистам. Если придется заменять колесо где-то на рыхлом грунте (возле пляжа, к примеру), то под домкрат обязательно нужно подложить подходящую широкую доску. Сила давления останется прежней, а вот каждый квадратный сантиметр поверхности, на который она давит, облегченно вздохнет. Кстати, водители эпохи тотального бездорожья прекрасно знали, что приспущенная шина (с увеличившейся площадью пятна контакта) не закопается в песке, грязи или снегу. И танки носятся по бездорожью благодаря большой площади гусениц, куда большей, чем у колесной техники.

Давление как явление присутствует и в топливной магистрали, и в тормозной системе. В тормозах разница понятий «давление» и «сила давления» позволяет усилить их эффективность. Жидкость передает давление от поршня главного тормозного цилиндра к колесному без изменения. А вот сила давления на первом и втором пропорциональна площади поршней. Получается, что колодки прижимаются к диску с куда большей силой, чем развивает нога. И это без учета всяких там усилителей. (Платить за усиление приходится большим ходом педали – этакое гидравлическое правило рычага.) ЗР



ПАСКАЛЬ И ЧЛЕНЫ ЕГО СЕМЬИ

Различные единицы давления появились оттого, что в разных странах и в разное время делили друг на друга разные единицы силы и площади. Когда берут килограмм-силу и квадратный сантиметр, получаются технические атмосферы (ат). Ньютоны и квадратные метры дадут паскали. Фунты с квадратными дюймами – иностранные PSI. Бар появился для обозначения давления в 1 000 000 дин/см² (была раньше в ходу такая единица силы – дина). Чтобы окончательно все запутать, физики придумали еще миллиметры водного и ртутного столбов, а атмосферы различают технические и физические. Мы приведем соотношение лишь тех единиц, с которыми приходится сегодня сталкиваться, общаясь с автомобилем. Итак, 1 бар = 10^5 Па; 1 бар = 1,02 ат; 1 ат = 14,2 PSI.

А вот и самое забавное: официально принятая единица давления паскаль оказалась настолько неудобной в повседневной жизни, что ее редко упоминают. Ну, разве что в виде килопаскалей (кПа), сотня которых и есть бар или – примерно – техническая атмосфера.

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

Соответствуют ли шины, купленные в магазине, образцам, побывавшим на тестах ЗР, проверял **Сергей Мишин**.

Разумеется, для испытаний мы стараемся собрать все новинки сезона – кому нужен прошлогодний снег! Ну и конечно, на тесты нередко попадают образцы из первых промышленных партий и даже изделия опытного производства. Вот мы и решили проверить, все ли покрышки одной модели, изготовленные в разное время и, возможно, в разных местах, одинаково хороши.

Само собой, двух абсолютно похожих изделий не бывает, – у шинников есть свои поля допусков. Идеальным считается разброс показателей до 2%, приемлемым – до 5%. Для шипованных шин сделано послабление: сходство заканчивается на рубеже в 6%. Либерализм объясняется технологическими особенностями: разница в выступании шипов всего в одну десятую миллиметра меняет продольные сцепные свойства на льду аж на 3%!

Вооружившись знаниями, мы отправились за покупками. Победители зимних тестов 2011 года (ЗР, 2011, № 9, 10)

Роман ФАЙЗУЛИН,
менеджер по техническому маркетингу Michelin в России и СНГ

Идентичность характеристик шин в «допинг»-тесте и в ранее опубликованном сезонном тесте свидетельствует о том, что редакция испытывала серийные шины, а не специально подготовленные образцы с улучшенными характеристиками. Будучи открытым и давним противником поставки шин для тестов шинными производителями, компания всегда ратовала за покупку шин в розничных сетях. Тест «Допинг-контроль» – хороший компромисс в этом вопросе.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Шины		Лед			Снег		Сухой асфальт	Мокрый асфальт	Сопротивление качению	
		Время разгона 0–30 км/ч, с	Тормозной путь 30–5 км/ч, м	Время прохождения круга, с	Время разгона 0–30 км/ч, с	Тормозной путь 30–5 км/ч, м	Тормозной путь 80–5 км/ч, м	Тормозной путь 60–5 км/ч, м	Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	Расход топлива при 90 км/ч, л/100 км
Nokian HKPL R	предоставлены производителем	13,9	34,0	21,5	4,8	11,1	36,8	21,5	3,9	5,4
	куплены	14,1	34,0	21,6	4,9	11,1	36,4	21,8	3,9	5,4
	разница	1,40%	–	0,05%	2,00%	–	–1,00%	+1,40%	–	–
Michelin XIN 2	предоставлены производителем	7,1	18,5	18,6	4,5	8,9	36,2	21,4	3,9	5,4
	куплены	7,1	19,2	18,8	4,6	8,9	37,9	21,5	4,0	5,4
	разница	–	3,60%	1,00%	2,00%	–	+4,70%	0,50%	+2,60%	–
Pirelli WCE	предоставлены производителем	7,4	17,7	19,0	4,4	9,3	32,8	19,4	4,4	6,4
	куплены	7,4	18,7	19,4	4,4	9,3	32,4	19,4	4,3	6,3
	разница	–	5,30%	2,00%	–	–	–1,20%	–	–2,30%	–1,60%

Nokian HKPL R 175/65R14, Michelin X-Ice North 2 175/65R14 и Pirelli Winter Carving Edge 205/55R16 ждали своего часа в темном помещении – так мы исключили возможность изменения свойств резины под влиянием солнечных лучей. Дополнительно приобрели по комплекту точно таких же, обращая внимание на дату выпуска, – нас интересовали свежие экземпляры. Итоги шопинга приведены в таблице.

Поскольку за плечами у «старичков» не только тестовые километры, но и предшествовавшая им обкатка, покупки мы объездили двойным пробегом, уравняв тем самым шансы. Учитывая рекомендации шинников, в данном сравнении мы ограничились только замерами, исключив субъективную оценку.

Итоги порадовали: с учетом допустимых отклонений «напарники» продемонстрировали схожие результаты. А это значит, что наши оценки сохраняют объективность как в пространстве, так и во времени. **ЗР**

Ярно АХВЕНЛАММИ, менеджер по развитию Nokian Tyres PLC
Результаты теста, проведенного журналом «За рулем», ясно показывают, что характеристики шин Hakkapeliitta стабильны независимо от страны изготовления. Различия очень незначительны и находятся в пределах отклонений, стандартных для нешипованных шин. По нашему мнению, тест-группа «За рулем» вправе считаться отрядом профессиональных экспертов в тестировании зимних шин.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ШИН

Название	Статус	Страна-изготовитель	Дата выпуска
Nokian HKPL R	предоставлены на тест производителем	Финляндия	47-я неделя 2010 года
	куплены в магазине	Россия	48-я неделя 2011 года
Michelin XIN 2	предоставлены на тест производителем	Россия	25-я неделя 2010 года
	куплены в магазине	Россия	26-я неделя 2011 года
Pirelli WCE	предоставлены на тест производителем	Германия	44-я неделя 2010 года
	куплены в магазине	Италия	36-я неделя 2011 года

Карло КОСТА, генеральный директор Pirelli Tyre Russia
Компания Pirelli очень довольна результатами теста «Допинг-контроль», которые получены экспертами журнала «За рулем». Они показывают, что шины, выпущенные в разное время, очень близки по своим характеристикам. И доказывают, что качество продукции Pirelli отличается высоким уровнем стабильности и отклонения лежат в допустимых пределах.

Одна из ключевых составляющих стратегии Pirelli заключается в том, чтобы выпускать шины с одинаковыми свойствами независимо от того, когда и на каком заводе мира они произведены.

СУМКИ-ХОЛОДИЛЬНИКИ

Новые модели термоэлектрических сумок-холодильников Mystery сшиты из износостойкого, водонепроницаемого материала, который легко моется. Нужную каждый покупатель выбирает по потребностям (есть 16-, 17- и 24-литровые) или по вкусу: внешнее оформление разнообразно. Все модели способны охлаждать продукты на 13–14 °С при потребляемой мощности 48 Вт. Стоят новинки от **1300** до **2000 руб.**

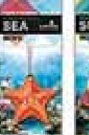
МОТОРНОЕ МАСЛО

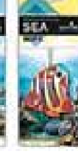
Новые синтетические масла Motul 300V предназначены в первую очередь любителям погонять на автомобиле – не важно, на шоссе или на гоночном треке. Масла, по заявлению производителя, изготовлены по новой технологии Ester Core, без применения нефтепродуктов, то есть являются синтетическими в полном смысле слова. Преимущество заключается в чрезвычайно прочной пленке при высоких температурах и нагрузках, низком угаре, пониженном, благодаря применению модификатора, трении и, как следствие, увеличенной полезной мощности двигателя.

Двухлитровые канистры с маслами из новой линейки стоят от **1600 руб.**

АРОМАТИЗАТОРЫ

Компания «Сапфир» представила новые серии ароматизаторов – гелевые «3D-Путешествия» и картонные SEA. Заявленная «трехмерность» первых заключается в 3D-картинках мировых архитектурных достопримечательностей, причем ароматы, по замыслу парфюмеров, соответствуют представленным на фото странам. Стоит такое виртуально-ароматное путешествие около **70 руб.**





ЛЕТНИЕ ШИНЫ

Новые модели шин Hankook Optimo H724 и Optimo ME02 – неплохой выбор в сегментах комфортных и экономичных покрышек. По данным производителя, симметричный обтекаемый рисунок протектора Optimo H724 предотвращает неравномерный износ, снижает риск аквапланирования, а применение так называемых контурных технологий обеспечивает равномерную напряженность каркаса, что важно для увеличения срока службы.

ДАТЧИК КИСЛОРОДА

На ВАЗ-2108, -2110, «Ладе-Приора» с системой впрыска М 7.9.7, «УАЗе-Хантер» и «Патриоте» с моторами ЗМЗ-409.10 смонтированы датчики кислорода Bosch 0 258 006 537. У них появился отечественный аналог – ДК537 калужского завода «Авто-Трейд». Чувствительный элемент новинки изготовлен на Тайване по новой пленочной технологии. Это улучшило качество нанесения диоксида циркония и увеличило надежность всего изделия. А стоит такой датчик всего **650 руб.**

АКТИВНЫЕ САБВУФЕРЫ

Такие сабвуферы стоит не только услышать, но и увидеть: новые Supra SRD-254A (**4700 руб.**) и SRD-304A (**5100 руб.**) оклеены черным карпетом и снабжены окном из прозрачного оргстекла, через которое просматривается 25- или 30-сантиметровый динамик с вибрирующим диффузором.

ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ

Светодиодные дневные ходовые огни HELLA LEDayLine предлагаются в двух типоразмерах, различающихся кривизной, – 15 или 30 градусов. Это позволяет удобно и красиво разместить их на выгнутых участках бампера. Комплект стоимостью около **5100 руб.** кроме двух светильников содержит блок автоматического включения и выключения, причем напряжение питания может составлять как 12, так и 24 В.

Предусмотрено также автоматическое переключение ДХО в режим габаритных огней со снижением яркости в темное время суток.

ЗАПЧАСТИ УАЗ

Если при выборе запасных частей для автомобиля приоритет отдается их надежности, а не минимальной цене, стоит предпочесть оригинальные изделия. С июня в сервисную сеть, реализующую оригинальную продукцию УАЗа, детали под брендом «Двойной ресурс» поступают в новой упаковке, которая и приведена на снимке.

ЗНАЙ СВОЕ МЕСТО

«Дети не водят машину – дети погибают в автокатастрофах» – таков девиз всероссийского проекта «Маленький Большой Пассажир», запущенного концерном «Дженерал моторс». Его поддерживает и наш журнал. В нескольких номерах мы будем публиковать материалы, посвященные детской безопасности. Первый – тест 33 детских автокресел, проведенный немецким автоклубом ADAC.

На российских дорогах ежегодно погибают около тысячи детей и более 10 тысяч травмируются. Мало того, эти цифры растут. Ужас! В возрастной группе до семи лет количество погибших маленьких пассажиров увеличилось за год на 22,4%.

Эффективный способ защиты – детские удерживающие устройства. Как считают специалисты Всемирной организации здравоохранения, одна только эта мера могла бы снизить смертность на 71%. Но, увы, половину детей младше десяти лет перевозят без автокресел, а еще 45% пристегивают неправильно.

Но что же сами автокресла – все ли они хороши, или обязательно нужно выбирать лишь дорогие модели? И гарантирует ли цена качество? На этот вопрос отвечают ежегодно проводимые клубами ADAC (Германия) и АМТС (Австрия) дорогостоящие тесты. Мы выбрали из проверенных в 2012 году 33 образцов двадцать девять, которые представлены и на нашем рынке.

С КАКИХ ПОР?

В конце 30-х годов прошлого века американец по имени Лестер Брессон смастерил детское автокресло с ремнем безопасности и креплением к специальному штырю в полу автомобиля. Заметим, что первый взрослый трехточечный ремень был изобретен лет на двадцать позднее. Ну а в массы детские автокресла пошли с 1963 года. И конечно же, из Швеции: тогда профессор Бертиль Альдман придумал модель, устанавливаемую на правое переднее сиденье «лицом» назад.

Как уверяют специалисты по безопасности, так везти ребенка наиболее безопасно.

ГДЕ В МАШИНЕ САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ МЕСТО?

Последние исследования показали: посередине заднего сиденья. Потому что тут ребенок лучше защищен от боковых ударов. Но поставить сюда детское автокресло не всегда возможно. На целом ряде автомобилей предусмотрен лишь поясной средний ремень безопасности, а этого для крепления кресла недостаточно. Точно так же и крепления «изофикс» чаще всего расположены по бокам. Из оставшихся вариантов безопаснее сидеть за водителем: часто человек в последний момент инстинктивно выруливает так, чтобы удар пришелся в правую сторону. Но вот высаживать ребенка, ясное дело, удобнее и безопаснее направо, к тротуару.

КАКИЕ ОНИ БЫВАЮТ?

Классификация кресел соответственно весу и примерному возрасту ребенка установлена европейскими нормами ECE R44/04. Самая начальная группа 0 предназначена для малышей массой до 10 кг, то есть не старше шести месяцев. Эти относительно редкие кресла устанавливаются спинкой вперед или... поперек салона, лицом к водителю. Более распространены кресла группы 0+: масса до 13 кг, возраст до года, установка против движения. Далее – группа I: для детишек массой от 9 до 18 кг, возрастом примерно от девяти месяцев до четырех лет. Устанавливаются по ходу движения, хотя есть и спаренная группа 0/I, которую можно ставить реверсивно. Группа II: масса 15–25 кг, возраст от трех до семи лет, ставят «лицом» вперед. Замыкает модельный ряд группа III – для ребят массой тела от 22 до 36 кг, в возрасте от 6 до 12 лет. При этом возможны кресла-трансформеры, перекрывающие две, а то и три группы.

«Пришвартованному» малышу грустно, зато – безопасно!

Через несколько секунд будет сымитирован боковой удар, при этом деформация стенки исключена, что не вполне соответствует реальной ситуации.

Защелка крепления «изофикс».

ЧТО ТАКОЕ «ИЗОФИКС»?

Правильно закрепить детское кресло ремнями безопасности – та еще задачка. С нею даже при наличии инструкции справляются далеко не все родители, а проверка на дорогах может дорого обойтись. Поэтому в 1997 году была придумана унифицированная система креплений «изофикс», состоящая из приваренных к кузову скоб, расположенных между спинкой и подушкой заднего сиденья на расстоянии 280 мм друг от друга. Ответную часть крепления кресла нужно просто вдвинуть в них до щелчка. Но не все так просто. Вперед-то кресло не уедет, а вот кувыркнуться может. Поэтому придуманы дополнительные средства фиксации – от переворота. Это может быть дополнительный ремень с крючком (Top Tether) или телескопическая нога-опора, упирающаяся в пол между передним и задним сиденьями. Кресла с такими креплениями примерно вдвое дороже обычных. Впрочем, переплачиваете не только за удобство и надежность, но и за безопасность. Даже при правильной установке ремни не зафиксируют сиденье так же жестко, как «изофикс», а это, как доказывает тот же ADAC, сказывается на результатах испытаний.

Правильная этикетка сертифицированного автокресла. Цифра в кружке может быть другой, – это зависит от выдавшей сертификат страны.

Установить на задний диван сразу три кресла возможно далеко не во всех автомобилях. Для этого необходим средний диагональный ремень безопасности.

В сильно цивилизованных странах специальные детские креслица ставят даже на универсамовские тележки – тоже ведь транспортное средство, которое может с чем-нибудь столкнуться.

ПОЧЕМУ СПИНОЙ ВПЕРЕД?

Помните первую победу над гравитацией, которую одержал ваш малыш? Он научился держать головку! Поначалу голова ребенка непропорционально велика по отношению к телу или лишь с возрастом становится сравнительно маленькой (6% массы тела по сравнению с начальными 25%). Поэтому опасность перелома шейных позвонков в детстве значительно выше даже при относительно небольших перегрузках. При фронтальном ударе сила инерции резко бросает голову вперед, тогда как при реверсивной установке автокресла затылок просто сильнее прижимается к его спинке без существенной нагрузки на шейные позвонки. Сегодня специалисты считают, что и в старших возрастных группах неплохо бы ставить кресла задом наперед; такие модели уже разработаны. А помешанные на безопасности шведы возят так 90% своих детей. И вот результат: за последние 40 лет в стране не было ни одного погибшего в таком кресле ребенка! Что касается штатных ремней безопасности, то их геометрия рассчитана на рост человека от полутора метров. При меньшем росте диагональная лямка пойдет по шее и сама может стать причиной травмы. Поэтому дополнительное удерживающее устройство необходимо. Для детишек постарше помимо сидений предлагают так называемые бустеры, которые могут частично исправить ситуацию. Они не обеспечивают нужной боковой защиты, так что их следует рассматривать лишь как компромиссное решение.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА АВТОКРЕСЕЛ

Группа и модель	Цена, евро/руб.	Безопасность	Эргономика	Экологичность материалов	Удобство очистки	Итоговый балл
0+ Cybex Aton 2 + Isofix	240/10 800	++	+	++	++	1,6
0+ Cybex Aton 2	130/6000	++	+	++	++	1,6
0+ Peg Perego Primo Viaggio Tri-fix K + Isofix	270/10 700	+	+	0	+	1,8
0+ Peg Perego Primo Viaggio Tri-fix K	170/5400	+	+	0	+	2,3
0+ HTS BeSafe iZi Go ISOfix	300/13 500	0	+	++	++	3,0
0/I Peg Perego Viaggio Convertible	210/9000	–	+	++	+	5,4
I Cybex Juno-fix	180/9000	++	+	++	++	1,6
I Römer Trifix	350/27 000	+	+	0	+	1,8
I Chicco Xpace Isofix	260/14 400	+	+	++	0	2,1
I Cam Viaggiosicuro Isofix S157	200/8000	+	+	++	0	2,3
I/II/III Concord Transformer T Pro	250/9800	+	+	++	+	2,2
I/II/III Cybex Pallas 2	220/10 000	+	+	++	+	2,2
I/II/III Casualplay Multiprotector Fix	300/15 000	0	+	0	+	3,0
I/II/III Chicco Neptun	140/7000	0	0	θ	+	3,0
I/II/III Nania BeLine SP	75/4000	0	0	0	+	3,2
I/II/III Osann BeLine SP	85/3000	0	0	0	+	3,2
I/II/III Graco Nautilus	190/6000	0	0	0	+	3,4
I/II/III Kiddy Guardianfix Pro	270/14 500	–	+	++	+	5,5
II/III Maxi-Cosi RodiFix	200/12 000	+	+	++	+	1,8
II/III Cybex Solution X2	130/6200	+	+	++	+	1,9
II/III Jané Montecarlo R1	180/7700	+	+	0	++	1,9
II/III HTS BeSafe iZi Up X3 Fix	240/8500	+	+	++	+	2,0
II/III Storchenmühle My-Seat CL	110/6400	+	+	0	++	2,1
II/III Peg Perego Viaggio 2-3 Surefix	140/5900	+	+	++	+	2,4
II/III Safety 1st Travel Safe	80/5000	0	+	0	+	2,8
II/III HTS BeSafe iZi Up X3	190/7000	0	+	++	+	2,9
II/III Recaro Monza Nova Seatfix	230/15 500	+	++	θ	++	2,9
II/III Graco Junior Maxi	55/2000	–	+	0	++	5,5
II/III Graco Logico L	90/2500	–	+	0	++	5,5

В каждой группе сиденья расставлены от лучших к худшим – чем ниже балл, тем пристойнее изделие. Ориентировочные цены указаны в евро (в Германии) и рублях (в России). Условные обозначения: ++ очень хорошо; + хорошо; 0 удовлетворительно; θ допустимо; – плохо.

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ МОЖЕТ ТРАВМИРОВАТЬ ДАЖЕ ВЗРОСЛОГО – КАК ЖЕ С РЕБЕНКОМ?

Совершенно верно. Поэтому ставить автокресло на переднее пассажирское сиденье разрешается лишь при отключаемом эйрбеге. Обычно это можно сделать специальным переключателем в бардачке с помощью ключа зажигания. На панели приборов при этом должен загореться предупреждающий сигнал.

Кроме того, сравнили европейские и российские цены на каждое изделие. Оказывается, дешевые модели выгоднее покупать у нас, а дорогие – везти из Европы, если есть такая возможность: экономия может быть двукратной!

Дотошные немцы рекомендуют при выборе кресла предварительно примерить его к конкретному автомобилю. Мысль хорошая, но как это реально сделать? Не во всяком магазине разрешат распаковать и вынести сиденье до оплаты на кассе. **ЗР**

Форма № ПД-4

ИЗВЕЩЕНИЕ	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**
	получатель платежа
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
	(наименование банка,
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
	другие банковские реквизиты)
	Ф.И.О.
	адрес плательщика
	Вид платежа | Дата | Сумма
	Подписка на журнал Рейс (код 01018)
Кассир	Плательщик
Квитанция	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**
	получатель платежа
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
	(наименование банка,
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
	другие банковские реквизиты)
	Ф.И.О.
	адрес плательщика
	Вид платежа | Дата | Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)
Кассир	Плательщик

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

1. Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом,квартиру);
2. Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3. В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4. Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
   на 3 месяца – 300 руб.
   на 6 месяцев – 600 руб.
   на 12 месяцев – 1200 руб.
5. Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru

Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России

Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции

✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции».

СОВЕРШЕНСТВО С НАДДУВОМ

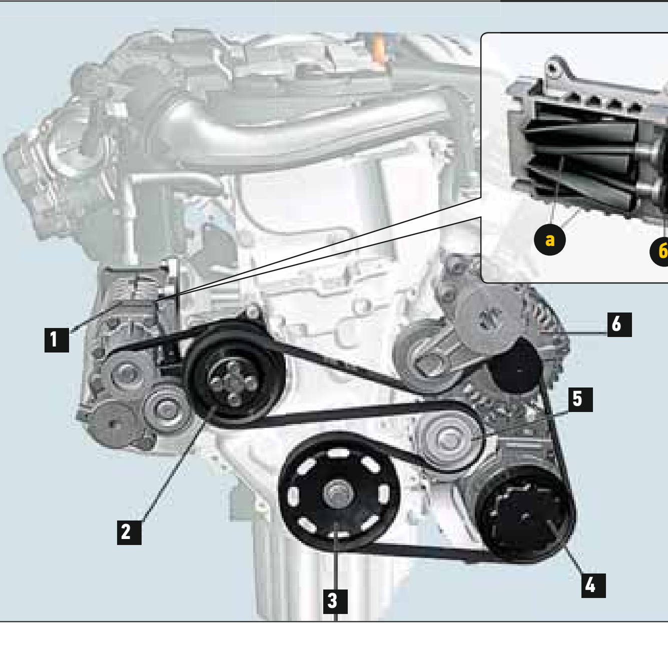
Шильдик *1.8T* на корме «фольксвагенов» еще в середине 1990-х обозначил начало эпохи турбонаддува в массовом моторостроении. Современное творение инженеров «Фольксвагена» объемом 1,4 л седьмой год подряд входит в число победителей конкурса «Двигатель года». Поэтому оно и заинтересовало **Кирилла Милешкина**.

Изюминка мотора – двухступенчатый наддув, состоящий из нагнетателя с механическим приводом и турбокомпрессора. Агрегат предлагается в двух вариантах: 140 л.с. и 220 Н·м крутящего момента или 170 л.с. и 240 Н·м. Разницу в отдаче обеспечивает исключительно прошивка блока управления, механическая часть неизменна.

До 2400 об/мин работает только механический компрессор: скорость выхлопных газов слишком низкая, чтобы раскрутить турбоагрегат. В интервале 2400–3500 об/мин он трудится с эффективной отдачей, однако при резком ускорении ему все же помогает механика, прикрывая неизбежную турбояму. После 3500 об/мин регулирующая заслонка на впуске полностью открыта и направляет весь объем воздуха в турбокомпрессор. В итоге более слабый двигатель выходит на максимальный крутящий момент с полутора тысяч оборотов, 170-сильный – на 250 об/мин выше. Кстати, в блоке управления более мощного агрегата зашита интересная функция: водитель может активировать клавишей зимний режим движения даже при механической коробке передач. Двигатель в этом случае работает мягче, минимизируя пробуксовки колес.

Двухконтурную систему охлаждения уже опробовали на моторах семейства FSI: один контур для блока цилиндров, другой – для головки. При такой схеме проще поддерживать оптимальную рабочую температуру двигателя, а значит, ниже выбросы и расход топлива. Например, чтобы ускорить прогрев и снизить вероятность перегрева в мощностных режимах, более горячую головку нужно

Шкив насоса охлаждающей жидкости является одновременно шкивом магнитной муфты компрессора. Через него проходят оба приводных ремня. Компрессор расположен на стороне двигателя, обращенной к салону. Поэтому для снижения шума агрегат одели в дополнительный корпус со стенками из звукопоглощающей пены, а входящие и выходящие из него воздушные потоки проходят через шумоглушители. Чтобы развить максимальное давление наддува 1,75 атм, в корпусе механического компрессора установлен редуктор (правое фото), увеличивающий скорость вращения в пять раз, до 17 500 об/мин.



1. Компрессор
   а. Роторы
   б. Синхронизаторы
   в. Мультипликаторы
2. Шкив насоса охлаждающей жидкости и компрессора
3. Шкив коленвала
4. Шкив компрессора кондиционера
5. Натяжной ролик
6. Генератор

охлаждать интенсивнее. Поэтому объем жидкости, циркулирующий в головке, вдвое больше, чем в блоке, и термостат (их, естественно, тоже два) открывается при 80 и 95 °С соответственно. Кроме того, оградить турбину от перегрева, продлив тем самым ее жизнь, помогает вспомогательный водяной насос с электроприводом, который в течение 15 минут после остановки двигателя гоняет жидкость по отдельному контуру.

Двигатель предельно насыщен современными технологиями, что и поднимает агрегат в глазах технических экспертов. Только не надо забывать о правильной эксплуатации. Залог здоровья этого мотора – добротные жидкости и расходные материалы и, конечно, квалифицированное и своевременное обслуживание. Сложное сочетание в наших условиях. А стоимость основных узлов и агрегатов с лихвой перекрывает все суммы, которые высокие технологии позволяют сэкономить на бензине. ЗР

Форсунки с шестью отверстиями в распылителях в основных режимах работы впрыскивают топливо на такте впуска. Но если нужно быстро прогреть каталитический нейтрализатор, они дополнительно выдают второй топливный заряд при повороте коленвала примерно на 50° до верхней мертвой точки. Максимальное давление впрыска достигает 150 атм.

Блок цилиндров изготовлен из чугуна. Несмотря на всеобщую борьбу с лишними килограммами, достойной замены этому материалу для турбомоторов с высокой степенью форсировки пока нет. Так называемый открытый блок (между стенками блока и колодцами цилиндров нет перемычек) обеспечивает лучшее охлаждение и более равномерный износ цилиндра. Поршневым кольцам легче его компенсировать, что помогает снижению расхода масла. Но колодцы цилиндров между собой соединены – это необходимость для турбомотора: при повышенных нагрузках отдельно стоящим цилиндрам не хватает жесткости в верхнем поясе.

Топливный насос высокого давления расположен на корпусе подшипников распредвала. Его приводит в действие отдельный кулачок на впускном валу. Чтобы поднять давление впрыска и увеличить производительность, в насосе увеличили ход поршня по сравнению с атмосферными моторами FSI.

Что за птица – IDEMITSU?

МАСЛА IDEMITSU ПОПАЛИСЬ МНЕ НА ГЛАЗА В ВИТРИНЕ АВТОМАГАЗИНА ОКОЛО ГОДА НАЗАД. ЗАТЕМ УСЛЫШАЛ НЕСКОЛЬКО ХОРОШИХ ОТЗЫВОВ ОТ ЗНАКОМЫХ. ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛЕЙ СТАЛО ПРЕДЛОЖЕНИЕ МОЕГО АВТОМЕХАНИКА ВНИМАТЕЛЬНЕЕ ПРИСМОТРЕТЬСЯ К ЭТОМУ БРЕНДУ. ОТЛИЧНО, ПОСЛЕДУЕМ ЕГО СОВЕТУ.

ОКАЗЫВАЕТСЯ, IDEMITSU KOSAN CO LTD - ОТНЮДЬ НЕ НОВИЧОК НА РЫНКЕ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ. 101 ГОД - ВОЗРАСТ ОЧЕНЬ ДАЖЕ СОЛИДНЫЙ! ЗА ЭТИ ГОДЫ КОМПАНИЯ ДОБИЛАСЬ ВЫДАЮЩИХСЯ РЕЗУЛЬТАТОВ. ПУСТЬ ДАЖЕ НЕ ЯВЛЯЯСЬ МОНОПОЛИСТОМ ВНУТРЕННЕГО РОЗНИЧНОГО РЫНКА ЯПОНИИ, IDEMITSU ОСТАЁТСЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ ЭНЕРГОКОМПАНИЙ СТРАНЫ ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА. ОНА УВЕРЕННО ДЕРЖИТ МИРОВОЕ 10-Е МЕСТО СРЕДИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ.

IDEMITSU для специалистов в первую очередь известна как компания-производитель смазочных материалов OEM. Для примера, Idemitsu поставляет масла в первую очередь для японских производителей техники таких, как Honda, Subaru, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Hitachi, Komatsu, Daihatsu, Toyota, Isuzu. Список можно продолжить именитыми европейскими и американскими производителями: Afla-Romeo, Audi, BMW, Citroen, Daimler-Chrysler, Fiat, Ford, GM, Hyundai, Kia Opel, Peugeot, Porsche, Renault и т.д. И это далеко не полный список клиентов, которые заказывают масла на заводах Idemitsu.

Все это было бы невозможно без постоянной исследовательской работы и своевременного внедрения инноваций. Лично меня очень впечатлила логика инженеров компании Idemitsu. Они считают, что, улучшая характеристики масел, защищают природу родной страны и всей планеты. Ведь высококачественные масла помогают сохранять энергию, экономить топливо, продлевать жизнь механизмам и даже сокращать выброс CO^2. А это и ресурсосбережение, и даже противостояние глобальному потеплению.

Не уверен, что производителей автомобилей интересует именно борьба за чистый воздух. А вот пункты про экономию топлива и ресурсы двигателя им точно нравятся. Наверное, поэтому более 40% японских автопроизводителей используют для первой заливки и дальнейшего обслуживания масла компании Idemitsu. Сегодня мы хотели бы немного рассказать о маслах Idemitsu Zepro. Это премиальная линейка масел Idemitsu, которая производится в Японии для внутреннего японского рынка и для рынка России.

Подробнее об этом бренде я решил расспросить Александра Гриневича – директора по продажам ООО «Акира Оил», официального партнёра Idemitsu в России.

- Почему же все-таки Idemitsu, чем так хороши масла Zepro?

Zepro – это первый собственный бренд японской компании Idemitsu Kosan, который она начала выпускать для легковых автомобилей внутри Японии. До прошлого года эти масла продавались только на АЗС Idemitsu внутри Японии. Лишь в 2011 году компания решила вывести их на рынок России. Фактически, это настоящий японский бренд, выпускавшийся изначально только в премиум-сегменте внутреннего рынка Страны восходящего солнца, а сейчас доступный для российских потребителей. Сейчас линейка масел Idemitsu Zepro состоит из 5 видов масел – трех для бензиновых двигателей с вязкостями 0W-20, 5W-30 и 5W-40 и двух дизельных: 10W-30 и 5W-40.

- Бытует мнение, что японские масла не подходят для российских условий, в первую очередь, из-за другого климата. Наши температуры куда ниже.

Если посмотреть на технические характеристики масел Idemitsu Zepro, такие, как прокачиваемость масла при отрицательных температурах, становится ясно, что российская зима для них не страшна. Тем более, что японские производители авто в последние годы рекомендуют заливать масла вязкостью 0-20, которые комфортно чувствуют себя даже при -40°.

- … Но остаётся ещё разница в качестве топлива. Тоже очень существенный параметр!

И это учтено. Смотрите: в основном на повышенный износ масла влияет содержание серы в топливе. Во-первых, в российском бензине количество серы в последнее время, к счастью, уменьшается. Во-вторых, если мы говорим о бензиновых двигателях, то моющие свойства японских масел достаточно высоки (щелочное число-TBN не менее семи единиц).

С дизельным топливом в России все гораздо хуже. По наличию серы оно уступает европейским и японским образцам как минимум в 10 раз. Но тут на помощь приходит новинка нашего ассортимента - линейка масел Idemitsu Zepro для дизельных двигателей, а именно масло японского стандарта JASO(Японское общество автомобильных стандартов) DH-1. Их у нас две позиции 10W-30 и 5W-40.

- Что значит DH-1? Незнакомая маркировка?

В этой связи примечателен тот факт, что наши автомобилисты хорошо знают, какие жидкости заливать в «автоматы» и вариаторы своих автомобилей, но плохо знают стандарт DH-1 для двигателей своих дизельных автомобилей. А между тем - это именно японский стандарт качества дизельного масла для

японских же дизельных двигателей. Американская классификация API не удовлетворяла и до сих пор не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к маслу разработчиками японских дизельных двигателей. Дело в том, что верхнее маслосъёмное кольцо в японских дизелях ниже, чем у американских и европейских, соответственно температура работы масла в момент работы этого кольца тоже ниже. Соответственно нужно было увеличивать моющие свойства масел при более низких температурах, а существующая классификация API этого попросту не учитывала. Как не учитывала она и конструкцию механизма газораспределения японских

дизелей. Поэтому в 1994 году в Японии были приняты новые методы тестирования дизельного моторного масла, и чуть позже появилась новая японская классификация DH-1. Со временем она совершенствовалась с учетом новых требований к моторному маслу. На сегодняшний день добавилось еще 8 методов тестирования моторного масла. Тогда же появилась система рециркуляции отработанных газов EGR, которая повысила требования к нейтрализации кислоты внутри двигателя. Созданы масла были с расчётом на дизельное топливо с содержанием серы в 0,05%, что очень близко к нынешнему Российскому дизельному топливу, лучшие образцы которого содержат 0,02% серы. Так что моющие свойства у масел DH-1 очень высоки и, судя по отзывам наших клиентов, они на пять баллов отмывают пожилые дизели и отлично проявляют себя в современных дизельных двигателях с системой EGR и непосредственным впрыском топлива Common Rail. Отмечают также, что масла этой классификации не «горят», поэтому пригодны для двигателей с увеличенным межсервисным пробегом.

- Если эти масла настолько хороши, то у нас должна получаться экономия топлива. Насколько она велика?

Лучше всего получается экономить бензин с маслом вязкостью 0W-20. Если сравнивать его с расходом при использовании масел 5-30, выгода составит 5-8%! Но я сразу оговорюсь: масло 0-20 можно использовать только в тех авто, для которых оно рекомендовано производителем автомобиля!

- А есть ли ещё какие-то ограничения по использованию масел Idemitsu Zepro?

Ограничений по использованию масел Idemitsu Zepro нет никаких. Есть ограничения по использованию маловязких масел – 0W-20 и 5W-20. И они касаются абсолютно всех производителей масла. А звучат эти ограничения так: ЗАПРЕЩЕНО использовать моторные масла более НИЗКОЙ «горячей» вязкости, чем это предписано ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ Вашего АВТОМОБИЛЯ. Например, если в инструкции по эксплуатации авто прописано применение масла вязкостей: 5W-30, 10W-30 и 5W-40, то использовать масло, вязкости 0W-20 или 5W-20 категорически ЗАПРЕЩЕНО! Но масло с вязкостью 0W-30 и 0W-40 использовать можно. Т.е. вторая цифра вязкости должна быть НЕ ниже рекомендованной. А вот там, где вязкость 0W-20 рекомендована производителем автомобиля, там его лить можно и нужно. Это экономит не только Ваши деньги на топливо, но и ресурс вашего автомобиля. Еще один часто задаваемый вопрос: если рекомендовано масло 5W-20, можно ли заливать 0W-20? Ответ: можно.

- Если с ограничениями покончено, можно переходить к рекомендациям.

Учитывая огромный опыт компании Idemitsu Kosan Co. Ltd. в создании и производстве OEM продуктов для ведущих мировых производителей техники, я бы рекомендовал использование Idemitsu Zepro для всех владельцев техники, независимо от страны ее производства, кто ставит качество продукта на первое место. Хотелось бы особо выделить в линейке продукции Idemitsu Zepro полностью синтетические масла на основе полиальфаолефинов с вязкостью 5W-40. Это классическая синтетика, с отличными показателями текучести при низких температурах, высочайшими моющими и защитными свойствами, которую многие производители уже просто не выпускают. Данные масла я рекомендую тем водителям, которые привыкли ни в чем себе не отказывать при эксплуатации своих железных коней. Кто использует автомобиль на полную мощность, раскручивает двигатель до максимальных оборотов или

участвует в соревнованиях. Масла Idemitsu Zepro Racing 5W-40 и Idemitsu Zepro Diesel 5W-40 Вас не подведут. И, если до использования масла Idemitsu, ваш двигатель не блистал чистотой, то довольно быстро это изменится, а вот за состоянием масла в этом случае, вам придется следить внимательно. И, скорее всего, первую заливку, собравшую всю грязь, придётся слить раньше, чем обычно. Но зато Вы будете уверены в чистоте своего двигателя и правильном выборе моторного масла.

Idemitsu Zepro Racing 5W-40 для бензиновых авто уже в полной мере оценили любители автомобилей Хонда с мощными моторами. Это масло помогает им получить полную отдачу от своих автомобилей и в то же время защищает двигатель от износа. Все они отмечают, что это масло практически «не горит», в отличии от ранее использовавшегося масла других производителей.

ВЫБИРАЙ МАСЛО, КОТОРОМУ МОЖНО ДОВЕРЯТЬ!

Все три двери сверхлегкого пластикового корпуса «Колибри», посаженного на пространственную трубчатую раму из магниевого (!) сплава, открываются кверху.

ЭЛЕКТРОПТИЧКА

В электромобиле «Колибри», разработанном консорциумом во главе с компанией Innovative Mobility Automobile и фирмой CPM (Compact Power Motors), всего одно кресло – водительское. Как и одноименная птичка, концепт весит совсем немного (для автомобиля): всего 340 кг. И это несмотря на два электромотора по 12 кВт, установленных в базе и передающих крутящий момент через 2-ступенчатую коробку. Весь этот силовой агрегат удивительным образом весит лишь 14 кг, что не мешает ему разгонять «Колибри» до сотни всего за 9,0 с и обеспечивать ей максималку 120 км/ч!

Запас хода разработчики довели до 120 км, причем по немецким ценам «полный бак» обойдется лишь в один евро. Ну, может, чуть дороже. В дополнительные плюсы новинке можно записать размеры 2750×1180×1300 мм, облегчающие поиск свободного места для парковки, восьмилетнюю гарантию на литий-железо-фосфатный аккумулятор и доступную для электромобиля цену – 7900 евро. В минусы – багажник объемом всего 180 л и необходимость платить по 49 евро в месяц за инновационную батарею.

Когда же экономным интравертам бежать в автосалон? Говорят, в 2014 году. А увидеть пластиковую «птичку» можно было на выставке в Ганновере.

АВТОБУС-ТРАНСФОРМАТОР

В 2002 году на улицы Турина и Генуи вышли 30 электробусов, оснащенных системой Conductix-Wampfler для индуктивного подзаряда батарей на остановках. И с тех пор эти автобусы ежедневно пробегают по 200 км, не прерывая движения. Идея, положенная в основу такой передачи энергии, используется в любом трансформаторе: там тоже первичная и вторичная катушки не соединены друг с другом. Но вся проблема в том, что с увеличением зазора между ними резко падает эффективность передачи энергии и растут ее потери.

Желтое перекрестие на асфальте позволяет автоматически остановить автобус точно над первичной катушкой системы подзаряда.

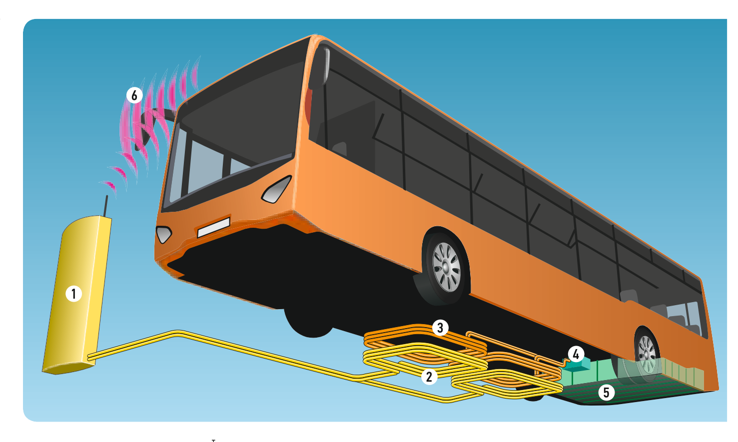


Схема IPT-Charge: 1 – стойка с преобразователем частоты и приемопередатчиком информации; 2 – первичная катушка в асфальте; 3 – вторичная катушка на автобусе; 4 – выпрямитель; 5 – аккумуляторы; 6 – приемник информации.

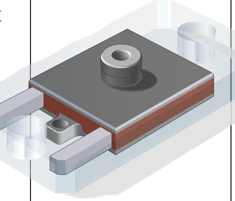
Зарядное устройство IPT-Charge обеспечивает передачу на аккумуляторы до 95% энергии, забираемой из сети. Для этого на каждой остановке, оборудованной системой, приемная катушка автоматически опускается для обеспечения зазора в 40 мм. Пока пассажиры входят-выходят, «бак», конечно, не «заправишь», но немного пополнить можно. В итоге, хотя батареи все равно разряжаются, дневной пробег возрастает с 64 км до двухсот, причем без потери времени на зарядку и использования каких-то уникальных и сверхдорогих аккумуляторов.

Итоги 10-летнего эксперимента оказались настолько обнадеживающими, что сейчас в очередь на такую электрификацию выстроились ряд городов в Японии, Швейцарии, Германии, Новой Зеландии, Голландии и США.

ИГРАЯ ВИБРОМУСКУЛАМИ

Что такое искусственный мускул? Это некая субстанция, изменяющая свою длину под воздействием электрического напряжения. В принципе можно считать таким мускулом обычный пьезоэлемент: он ведь тоже чуть расширяется под напряжением. Но настолько мало, что до недавнего времени эффект удавалось использовать лишь для изготовления излучателей ультразвука – там достаточно перемещений в десятки микрон. Собирая пьезоэлементы в штабель, удалось двигать, опять же на доли миллиметра, иглу форсунки.

А вот ученым из Фраунгоферовского института прочности и надежности систем в Дармштадте удалось создать нечто, уже более похожее на мускул.



Демонстрационный образец опоры на вибромускуле.

Хотя бы своей гибкостью и упругостью. Новый эластомер реагирует на управляющее напряжение в 1,5 кВ и «раздувается» под его воздействием намного больше в процентном отношении, чем пьезокристалл. Правда, выигрывая в пути, проигрываем в силе – закон рычага и тут работает.

В общем, пока получили этакую мягкую «мембрану» размером 60×60 мм, состоящую из 50 слоев эластомера толщиной 140 мкм каждый, проложенных электродами.

Все это можно было бы назвать игрой ума, но вот и практическое применение открытия: такая «вибромускульная» резинка – отличный материал для демпферов колебаний, скажем, двигателя. Подавая на нее управляющее напряжение в противофазе вибрациям, их можно практически полностью погасить! И тогда о работе мотора уж точно придется судить лишь по стрелке тахометра.

ЧИТАТЬ НА ХОДУ

Участники этого пока еще эксперимента на ходу не только читали. Они слали друзьям эсэмэски, писали письма, разгадывали кроссворды, обедали, отвечали на звонки... В общем, безобразничали, как только могли. Но никого полицейские не оштрафовали и никто не пострадал. Дело в том, что впервые систему автоматического движения в колонне испытали на обычном шоссе и обычных автомобилях.

Вкратце напомним: речь о проекте SARTRE (SAfe Road TRains for the Environment), позволяющем пристроиться за опытным дальнобойщиком и спокойно заняться всеми вышеописанными делами. Автоматика сама будет держать минимальную дистанцию в 6 м даже на большой скорости. Ведь в данном случае время реакции водителя роли не играет, а компьютер включит торможение мгновенно. Тем более что получит информацию непосредственно «из-под педали» тормоза лидера. (Неясно, правда, что будет, если лидер просто куда-то врежется. Представить, впрочем, можно...)

Не будем повторяться и перечислять технические средства, необходимые для реализации идеи: видеокамеры, радары, лазеры, компьютеры... Сейчас участники эксперимента, преодолевавшие на автомобилях «Вольво-V60», XC60 и S60

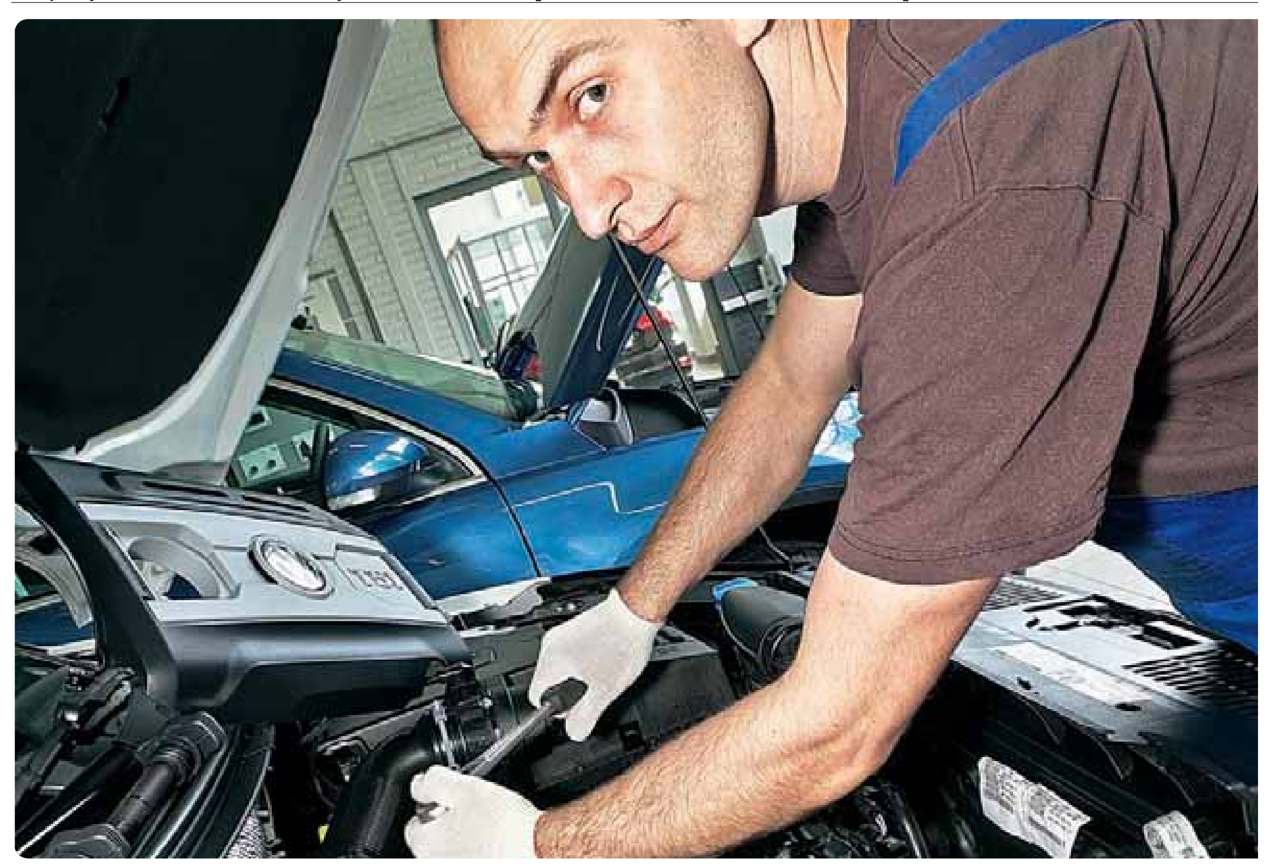
При таком трафике, кажется, не нужен и водитель в головной машине. Интересно, а у нас не попробовал бы кто-нибудь встроиться в шестиметровый зазор?

по 200 км в день за грузовиком, признаются: смотреть вперед, сидя за рулем, было просто страшно, уж лучше отвлечь себя посторонними делами. Хотя сердобольный дальнобойщик и не разгонялся свыше 85 км/ч.

Но ради чего вся затея? Неужели только чтобы заменить удовольствие от вождения удовольствием от других занятий? На самом деле фура выбрана в лидеры колонны неслучайно: движение в ее аэродинамической тени позволяет сэкономить топливо, а это уже экология. А в перспективе можно будет и штат водителей подсократить: ведь никто не мешает составить этакий бесцепочный автопоезд лишь с одним «машинистом»!

БРАТСКОЕ ОТНОШЕНИЕ

Даже современный автомобиль при желании можно обслужить самостоятельно. Какой квалификации потребует «Фольксваген-Тигуан», оценил **Игорь Козлов**. Фото **Евгения Бобрикова**.



Было в семье «тигуанов» три двигателя – дизельный и два бензиновых. Бензиновый 1,4 TSi в последнее время становился все менее востребованным, и его почти перестали устанавливать. Невелика потеря, поскольку этот мотор вдобавок прослыл ненадежным – то капризничал из-за низкого качества российского топлива, а то и вовсе ломался: вследствие перескока цепи ГРМ поршни «братались» с клапанами. Последнее случалось из-за неудачной конструкции натяжителя, лишенного блокировки противохода: при остановленном двигателе и, соответственно, нулевом давлении масла плунжеру ничто не мешало убраться восвояси, оставив цепь болтаться на звездочках. При последующем пуске двигателя, пока масло не выдвинет плунжер в рабочее состояние, все и происходило.

Два других мотора – дизельный 2,0 TDi и бензиновый 2,0 TSi – оказались «умнее». А владельцам авто с мотором 1,4 TSi дадим простой совет: дабы не провоцировать натяжитель, пожалуйста, не оставляйте машину с МКП на передаче! Порой достаточно небольшого уклона, чтобы коленвал провернулся и утопил плунжер.

ЗНАЛ БЫ ДИЗЕЛЬ

...что его творение, ставшее именем нарицательным в его же, Рудольфа Дизеля, честь, станет в ходе эволюции намного сложнее в обслуживании. Например, для замены топливного фильтра теперь изволь иметь фирменный сканер – с его помощью по официальной технологии принудительно включают режим прокачки топливных магистралей и выгоняют воздушные пробки. Увы, ручного подкачивающего насоса производитель не предусмотрел. А если приспичило в поле? Конечно, можно обойтись и без этой приблуды: вывернув винты крышки топливного фильтра и сняв ее, извлекаем старый фильтроэлемент и откачиваем из стакана остатки топлива, дабы при погружении нового картриджа не залить соляркой все, что окажется ниже по течению (вспомним закон Архимеда). Установив новый фильтр, помалу заполняем стакан ранее откачанным топливом до самого верха, делая перекуры на про-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Volkswagen Tiguan

ДЕБЮТ: 2007 год, Франкфурт. В 2011 году в Женеве была представлена рестайлинговая модель.

КУЗОВ: 5-дверный универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, Р4, 1,4 л, 122 или 150 л.с.; Р4, 2,0 л, 170 или 200 л.с.; дизельный, Р4, 2,0 л, 140 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А6, Р7.

ПРИВОД: передний с автоматическим подключением заднего моста или только передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend&Fun, Track&Field, Sport&Style, Track&Style.

ЦЕНА В ИЮНЕ 2012 ГОДА: 899 000–1 323 000 руб.

питку гофров. Затем устанавливаем на место крышку и затягиваем винты моментом 5 Н·м. Разумеется, на уплотнительном колечке не экономим. Теперь, помолившись, пускаем двигатель в надежде на то, что топливный насос прочихается. Если же подавится воздухом, – а такое бывало, – винить остается только себя. Дело в том, что после замены фильтроэлемента в сервисе (со сканером) делается отметка в мозгах блока управления двигателем, а без этой учетной записи предъявлять претензии кому бы то ни было бесполезно.

Учтите, что основная проблема моторов с заводским индексом CLJA как раз и заключается в отказе топливного оборудования. Поэтому, прежде чем закатывать рукава, семь раз отмерьте: а стоит ли?

Другой источник проблем – ремень ГРМ. По регламенту его положено менять через 150 тыс. км, но на деле столько не живут. Не полагайтесь на инструкцию, а внимайте советам мастеров: если сказали, что пора, значит, надо менять. Сами вряд ли станете возиться, поскольку операция не из простых: надо вывешивать силовой агрегат и знать целый ряд тонкостей, – настоятельно рекомендуем обратиться к специалистам.

Благо, с заменой остальных расходников управились довольно быстро: на свечи накаливания (рано или поздно их предстоит менять), поликлинового ремня и масла потратили в общей сложности минут пятнадцать.

Но к замене масла серьезная претензия: пластиковая накладка двигателя имеет переход к маслозаливной горловине в виде воронки, собирающей на дне всю грязь. Стоит снять пробку, и вся эта дрянь так и норовит осыпаться в масляную полость. Дилеры сперва продувают воронку сжатым воздухом, а мы просто советуем снять паразитную деталь – резиновый уплотнитель, установленный на горловине двигателя (см. фото). Тогда грязи будет негде аккумулироваться.

БЕНЗИН В КРОВИ

На бензиновом двигателе CAWA тоже желательно снять этот уплотнитель – конструкция схожая. Но здесь вдобавок есть ограничительный щиток на входе в горловину, усложняющий заливку свежей порции масла, – именно из-за него снизили общую оценку, хотя доступ к фильтру отличный.

Меняя свечи зажигания, будьте аккуратны с разъемами, смонтированными на общей рампе. Их нужно отсоединять последовательно, начиная с первого цилиндра, подав предварительно каждую из колодок в сторону катушки (иначе рискуете обломить фиксатор).

С заменой топливного фильтра сложнее, а главное – накладнее, чем при работе с дизелем: сменный картридж отдельно не продается, его заменяют только в сборе с датчиком уровня топлива и трубками, соединяющими узел с насосом. Но главное, что заменить все это хозяйство, не окунув руки в бак, невозможно – а как иначе отсоединить наконечники трубок? Легко понять, что сложности возникли из-за того, что бензобак разделен карданным валом на две половины. Но почему картридж фильтра не поставляют в запчасти, хотя крепится он привычными защелками, так и осталось загадкой.

В приводе ГРМ установлена цепь, согласно регламенту менять ее (вместе с натяжителями и успокоителями) положено через каждые 180 тыс. км. Здесь производитель перестраховался. Учитывая, что нюансов и сложностей в таком механизме гораздо больше, чем в ременном приводе на дизеле, остается лишь пожелать счастливого пути в сервис.

ОБЩИЕ ЧЕРТЫ

Заменить антифриз сложнее обычного, поскольку в системе нет сливных пробок. По технологии следует снять нижние патрубки с электронасоса (на дизеле вдобавок и с масляного теплообменника), сжав пассатижами усики соответствующих пластинчатых хомутов. Дело нехитрое, но берегитесь водопада ядовитой жидкости: меры предосторожности и широкую емкость для поимки широкого потока готовьте заранее. Для разведения фирменного концентрата G12 plus plus используем дистиллированную воду: для умеренного климата мешаем в пропорции 1:1, а для сурового (до –40 °С) в 4,2 л концентрата добавляем 3,2 л дистиллята.

Будучи в здравом уме, без проблем замените масло в МКП: в агрегате есть сливная и заливная (она же контрольная) пробки. А вот в АКП привычного щупа не найдете: уровень проверяется через вывернутую пробку переливной трубки: если при температуре 35–45 °С (селектор в положении *P*) масло капает из отверстия, то все в норме. Нет – доливаем через это же отверстие литр свежего и повторяем проверку. В редукторе заднего моста имеется четыре пробки, поскольку агрегат поделен на две зоны, с отдельным картером под муфту «Халдекс». Часто эти пробки путают и наживают себе проблемы из-за масляного голодания одного из механизмов. Гляньте на фото, тогда не ошибетесь.

Для доступа к передним колодкам потребуется «Торкс-45» – конструкция механизма в точности такая, как в «Гольфе VI» (ЗР, 2012, № 5): трехпалыми пластинами внутреннюю колодку вставляем в поршень, а наружную, что без пластин, – в постель скобы.

Если на машине ручник с электроприводом, то с заменой задних колодок лучше не связываться, поскольку нужен тот самый «шаман» в виде дилерского сканера – чтобы с его помощью дать команду электромоторам утопить поршни. А после замены колодок им же произвести калибровку механизма. Вот вам еще один гол в гаражные ворота. И ведь не первый!

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	**15 (1)**
Воздушный фильтр	**30**
Топливный фильтр: дизель/бензин	**30/90**
Фильтр салона	**15**
Свечи зажигания	**30**
Ремень привода навесных агрегатов	**–***
Привод ГРМ: дизель/бензин	**150/180**
Масло в агрегатах трансмиссии	**–****
Антифриз в системе охлаждения	**(5)**
Жидкость в приводе тормозов	**(2)*****

**Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.*
***Замена по состоянию.*
****Первая замена через три года.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	**1470**
Диагностика: ходовой части/тормозов	**1050/630**
Замена масла (Castrol SLX Long Life III 5W-30*) и фильтра двигателя	**1100**
Замена фильтра: воздушного/салонного/топливного (дизель/бензин)	**340/340/(680/1190)**
Замена ремня привода навесных агрегатов: дизель/бензин	**765/1070**
Замена привода ГРМ: дизель/бензин	**3980/4130**
Замена охлаждающей жидкости (G12 plus plus*)	**765**
Замена масла: АКП (ATF G055025A2*)/МКП (G052512A2*)	**н.д.**
Замена свечей зажигания или накаливания	**1070**
Замена тормозных колодок: передних/задних	**1070/1260**
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	**2720**
Нормочас	**1700**

**Рекомендовано производителем.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

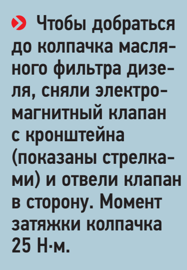
Щетки стеклоочистителей (две передние + одна задняя)	**1936 + 537**
Масло в двигатель: порция на одну заправку – 4,7 л (бензин) или 4,3 л (дизель)	**3450**
Ремень привода вспомогательных агрегатов: дизель/бензин	**1310/1640**
Автомат натяжителя поликлинового ремня	**2770**
Привод ГРМ с роликами (дизель)	**14 075**
Помпа (дизель)	**6500**
Свечи зажигания (комплект)	**2995**
Свечи накаливания (комплект)	**5210**
Тормозные колодки: передние/задние	**4905/3030**
Тормозные диски передние	**3960**
Фильтры (дизель): масляный/воздушный/топливный	**500/1075/2190**
Фильтры (бензин): масляный/воздушный/топливный	**790/960/5920**

Топливный фильтр дизеля установлен под этой крышкой (стрелка). Отсоединять топливные трубки от крышки производитель категорически не советует, как, впрочем, и менять фильтр самостоятельно.

На бензиновом двигателе доступ к натяжителю поликлинового ремня – из-под капота, но надевать ремень на шкив коленвала все же удобней снизу; 5-миллиметровый фиксирующий штифт показан стрелкой.

Для доступа к поликлиновому ремню дизеля лучше снять правое колесо и щиток моторного отсека, поскольку из-под капота не подлезть. Отводим натяжитель за болт ролика и фиксируем штифтом.

Пластиковый белый бочонок, пристегнутый к фланцу, и есть бензиновый фильтр. Отдельно в запчасти не поставляется, поэтому через каждые 90 тыс. км предстоит менять весь этот узел в сборе.



Чтобы добраться до колпачка масляного фильтра дизеля, сняли электромагнитный клапан с кронштейна (показаны стрелками) и отвели клапан в сторону. Момент затяжки колпачка 25 Н·м.

Самая нижняя точка в системе охлаждения – шланги электронасоса. Снимать их следует осторожно, дабы не обломить пластиковые патрубки и не облиться антифризом.

Прежде чем снимать крышку маслозаливной горловины, очистите от грязи резиновый уплотнитель, выполненный в форме воронки (здесь он снят и лежит на заднем плане), дабы не намусорить в полость двигателя.

Пробки редуктора заднего моста показаны зелеными стрелками, а муфты «Халдекс» – красными. Разумеется, заливные пробки верхние, а сливные – нижние (формально все они одноразовые).

Хотя общая рампа с разъемами катушек имеет небольшую податливость, отсоединять разъемы все же неудобно: снятый так и норовит защелкнуться обратно. Свечи под ключ «на 16».

В варианте с электроручником для замены задних колодок нужен дилерский сканер, но некоторые умельцы утапливают поршень, переполюсовав электродвигатель. Можно и так.

Акция

ищем самый старый аккумулятор Black Horse в России!

Продолжайте участвовать в акции!

Первые результаты будут объявлены в августе

Счастливым обладателем награды в июле стал Аляпин Василий Борисович (Республика Коми, город Ухта)

ВОЗРАСТ ЕГО АККУМУЛЯТОРА - 12 ЛЕТ.

телевизор LCD

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ - НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

LCD телевизор - победителю каждого месяца

Фабрика аккумуляторов Сомбор проводит акцию среди автомобилистов - владельцев аккумуляторов Black Horse в России.

Правила проведения акции

С 01. 06 по 31.12.2012 участники должны отправить по e-mail fas@farmakom.co.rs и d.akopova@farmakommb.ru следующие данные: ФИО, адрес, номер телефона, дату призводства аккумулятора Black Horse, установленного на автомобиле *(указана в гарантийном талоне, на этикетке, на термопечати).*

Каждый месяц с июня по декабрь 2012 года по итогам присланных в течение месяца данных будет определяться победитель, который получит телевизор LCD (всего 7 призов).

В конце года будет определен обладатель самого старого аккумулятора Black Horse, который получит новый автомобиль.

Специальная акция для обладателей призовых купонов 75 000 А•ч. Чтобы узнать условия акции, обращайтесь к нашим дистрибьюторам:

ООО „ПОЛЮС +“
344016, г. Ростов на Дону
пер. 1-й Машиностроительный, 15 А
e-mail: secretar@polusplus.ru
тел. (863) 2008-208

ООО „Катод-Юнион“
г. Санкт-Петербург
Алексей Фролов
e-mail: frolov.alexey@katod.ru
тел. (812) 718-76-81

ООО „Восход-К АВТО“
117647, Москва
ул. Академика Капицы 20
+8 (495) 335-40-10 доб. 201
e-mail: d.aksenov@voshod-avto.ru

ООО „Первая аккумуляторная компания“
г. Москва, тел. +8 (495) 7305864
e-mail: moscow@1ak-m.ru

ООО "АВТОСПЕЙС"
Республика Беларусь
г. Минск 220024 ул. Бабушкина 27а
Телефон +375 172918910
e-mail: linkevich@autospace.by
моб. +375 293938884

Подробности акции на сайте:
www.farmakommb.com/priz
или по тел. 8 495 984 96 87

75.000

Завод аккумуляторов Сомбор
Градина 3, 25000 Сомбор, Сербия
Тел (+381 25) 467-189
fas@farmakom.co.rs

Концерн Фармаком МБ Шабац
Хајдук Вељкова 66, 15000 Шабац, Сербия
Продажа: (+381 15) 362-811
www.farmakommb.com

aleksandra.kurdulic@farmakom.co.rs
моб. (+381 62) 80 800 22,
jelena.dragicevic@fas.farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4900

реклама

Заменить лампу H4 несложно: патрон имеет удобный ухват и снабжен скользящими контактами, никакой возни с проводами не требуется. При установке важно не касаться колбы лампы.

Лампы поворотника и габаритки тоже имеют удобные патроны, с длинными ухватами. Резиновая крышка, прикрывающая изнанку фары, снята и виднеется в правом углу фото.

После установки габаритки в гнездо защелкните усик патрона в прорезь на корпусе фары (стрелка). Чтобы проще попасть в гнездо, подайте на лампу питание и ориентируйте ее, глядя снаружи фары.

Для доступа к противотуманкам в брызговиках предусмотрены удобные клапаны. Отвернув саморез, отгибаем клапан и извлекаем патрон с лампой наружу, – длины проводки вполне достаточно.

Наружные секции фонарей нужно снимать, и без инструмента тут не обойтись. Старайтесь не сломать пластиковую заглушку проема пятой двери и не забудьте поставить на место уплотнительную резинку.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Операция	Оценка	Плюсы	Минусы
Замена масла в двигателе	●●●●○	Хороший доступ к фильтру, удобный щуп.	Неудачная форма горловины способствует скоплению грязи.
Замена воздушного фильтра	●●●◐○	Фильтроэлемент можно установить только в одном положении.	Много крепежа крышки.
Замена топливного фильтра	●●◐○○	Приемлемый ресурс.	Меняется только в сборе с фланцем, трубками и датчиком.
Замена ремней навесных агрегатов	●●●●◐	Есть автоматический натяжитель.	Значимых недочетов не выявлено.
Замена ОЖ двигателя	●●●○○	Удобные пластинчатые хомуты.	Нет сливных пробок, приходится сливать через шланги.
Замена масла в КП**	●●●◐○	Нет проблем с МКП.	Заливать масло через переливную трубку на АКП менее удобно.
Замена масла в узлах и агрегатах трансмиссии	●●●●○	В агрегатах есть все необходимые пробки.	Сливную пробку муфты «Халдекс» трудно распознать.
Замена тормозных колодок	●●●○○	Вполне привычная конструкция передних механизмов.	Сложно заменить задние колодки в варианте с электрическим ручником.
Замена салонного фильтра	●●●●◐	Удачная компоновка, не нужен инструмент.	При установке надо слегка деформировать фильтроэлемент.
Замена ламп в головных фарах	●●●●●	Продуманный доступ, удобные патроны.	Значимых недостатков нет.
Замена ламп в фонарях	●●●○○	Отличный доступ к секциям в двери задка.	Наружные секции надо снимать. Боковое крепление фонарей – с секретом: надо повернуть винт, чтобы разблокировать фиксатор.

**Авто с бензиновым двигателем CAWA в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).*
***Средний балл за несколько вариантов исполнения.*

Игорь Козлов: «Тигуан» сразу напомнил мне недавнего героя этой рубрики – «Гольф»: словно в зеркало посмотрел. Простота замены салонного фильтра, поликлинового ремня и ламп в фарах перечеркнута непродуманным доступом к фонарям и топливному фильтру.

Благодарим компанию «Германика» в Береговом проезде (Москва) за содействие в подготовке материала.

На правах рекламы

Больше, чем просто подшипники: ЕПК отстаивает интересы российских производителей комплектующих для автомобилей

11-12 июля 2012 года в Волгоградской области прошел Форум главных конструкторов, организованный Европейской Подшипниковой Корпорацией (ЕПК) совместно с Ассоциацией производителей подшипников при поддержке ГД РФ и Министерства промышленности и торговли Волгоградской области. Тема мероприятия – «Производство в России подшипников для автомобильной техники в новых рыночных условиях».

В конструкторском Форуме приняли участие предприятия: ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «КАМАЗ», «Группа ГАЗ», ОАО «МАЗ», РУП «МТЗ», ОАО «БелАЗ», «Концерн «Тракторные заводы»», ПО «Гомсельмаш».

В рамках Форума ЕПК подтвердила статус лидера в области разработки и производства подшипников для авто- и сельхозтехники. Заместитель директора Центрального Специального Конструкторского Бюро ЕПК Евгений Жильников отметил: **«На сегодняшний день в России только ЕПК обладает современными программными продуктами, позволяющими производить силовые расчеты практически всех подшипников».**

Также участники форума посетили Волжский подшипниковый завод (ВПЗ), входящий в состав ЕПК, где ознакомились с производством, оценили все этапы реализации технологического процесса. В цехах завода был поднят вопрос о защите российского рынка от контрафактных товаров. Уже сегодня на рынке подшипников отмечается большое количество контрафакта.

По словам директора департамента продаж автомобильных подшипников на конвейерные предприятия и вторичный рынок ООО «ТД ЕПК» Андрея Окунькова, зачастую автовладельцам предлагают подшипники из Китая, выдавая их за известные импортные и отечественные бренды: «Подшипник, произведенный в Европе, не может стоить дешевле российского, так как трудовые ресурсы, энергетика, металл в Европе стоят дороже, чем в России, и даже самое современное оборудование не сможет компенсировать эту разницу. Но при этом стоимость импортного подшипника не должна превышать 30% от стоимости отечественного, в противном случае покупатель платит только за бренд».

В этом цехе №6 Волжского завода ЕПК делают конические подшипники для ОАО "АВТОВАЗ"

Еще один аспект проблемы – увеличение на витринах российских автомагазинов количества брендов, которые не имеют производственной базы, а заказывают готовые подшипники или детали к ним в странах Азии. Так «восстал из мертвых» ГПЗ-34 (34 ПЗ), данное предприятие уже прошло процедуру банкротства, часть оборудования распродана, часть утилизирована. В результате покупки подшипников неизвестного происхождения потребитель подвергает себя риску непредвиденных расходов на ремонт ступицы колеса и полную замену подшипника на более качественный. Стоимость повторного ремонта, как правило, превышает разницу сэкономленных денег при покупке низкокачественной продукции.

«Подшипники epk – это оптимальное предложение по соотношению цена-качество», – прозвучало на Форуме.

Приобретая продукцию производства ЕПК (подшипники Volzhskiy Standart и ремонтные комплекты LIMEX), покупатель может полностью исключить возможность получения контрафактного, низкокачественного товара.

Справка:

ЕПК – крупнейший производитель подшипников в СНГ – выпускает подшипники для всех отраслей машиностроения. В состав ЕПК входят: Московский подшипниковый завод, Волжский подшипниковый завод, Степногорский подшипниковый завод (Казахстан), Завод авиационных подшипников (Самара), Саратовский подшипниковый завод, Совместное предприятие с американским партнером Amsted Rail «ЕПК-BRENCO», а также Инжиниринговый центр ЕПК, ЦСКБ ЕПК и Торговый дом «ЕПК». Клиенты ЕПК: Daimler, BPW, УАЗ, ВАЗ, ГАЗ, МАЗ, КАМАЗ. Кроме этого, ЕПК производит подшипники для ступиц автомобилей RENAULT, DAEWOO, CHEVROLET, MAN, ISUZU, осей SAF и RABA, коробок передач ZF.

ЕПК приглашает к сотрудничеству дистрибьюторов, ориентированных на продажу качественных запчастей в следующих регионах: Ставропольский край, Улан-Удэ, Иркутск, республика Дагестан, Новосибирск и другие регионы.

+7 (495) 775-81-28, 775-81-30 • www.epkgroup.ru

КУДА КАТИМСЯ?

Вариант усовершенствования переднего ступичного узла «Нивы» при минимальных трудозатратах предлагает инженер Александр Карабач.

Многие владельцы автомобилей «Нива» и «Шевроле-Нива» различных модификаций не понаслышке знакомы с капризами переднего ступичного узла. Если его состояние не контролировать, то он недолго служит. По мере износа конических роликоподшипников и увеличения их зазоров дальнейшее разрушение только ускоряется, – особенно когда детали подвергаются ударам на дорогах с разбитым покрытием. А болтанка колес нарушает устойчивость и управляемость машины. Но и чрезмерно уменьшать зазоры затяжкой гайки тоже нельзя: сильно нагревшись, узел может намертво заклинить, – тогда удержать машину на дороге вряд ли удастся.

Правильные зазоры в подшипниках обеспечиваются своевременной регулировкой затяжки гайки. Эта деликатная работа, как и смена смазки в подшипниках, хорошо известна опытным автомобилистам и описана во множестве книг по обслуживанию машины. Однако это не делает данные операции более привлекательными для владельца «Нивы». Можно ли избавить его от лишних забот?

Можно. Лучший вариант давно опробован – это замена двух конических подшипников одним двухрядным, который вообще не нуждается в контроле и регулировке. Как известно, из числа самых доступных и распространенных в поворотный кулак «Нивы» отлично вписывается передний ступичный подшипник «Москвича-2141». Но трудозатраты на такую реконструкцию велики. Необходимо проточить кулак и ступицу под запрессовку колец подшипника с соблюдением всех допусков и посадок. При нынешнем состоянии станочного парка страны квалифицированно выполнить эту работу и трудно, и дорого.

Есть вариант попроще: установить родные роликовые подшипники с оптимальным, заранее рассчитанным натягом, который соответствует их нормальному рабочему состоянию. Ведь служат же аналогичные подшипники в редукторах переднего и заднего мостов! В этих агрегатах требуемый для подшипников натяг создает упругая распорная втулка, – нужно лишь правильно затянуть гайку хвостовика.

Доработанная ступица. Желтая деталь – пластиковая распорная втулка.

Мы же разработали для этой цели (и ставим между внутренними кольцами) распорную втулку из пластика, обладающего необходимым сопротивлением на сжатие. Конструкция узла показана на рисунке.

По-новому организована смазка переделанного узла. Взамен обычной консистентной мы применяем жидкую – трансмиссионное масло. Для этого в верхней и нижней частях поворотного кулака сверлим два наклонных отверстия (см. рис.)

На выходе нижнего

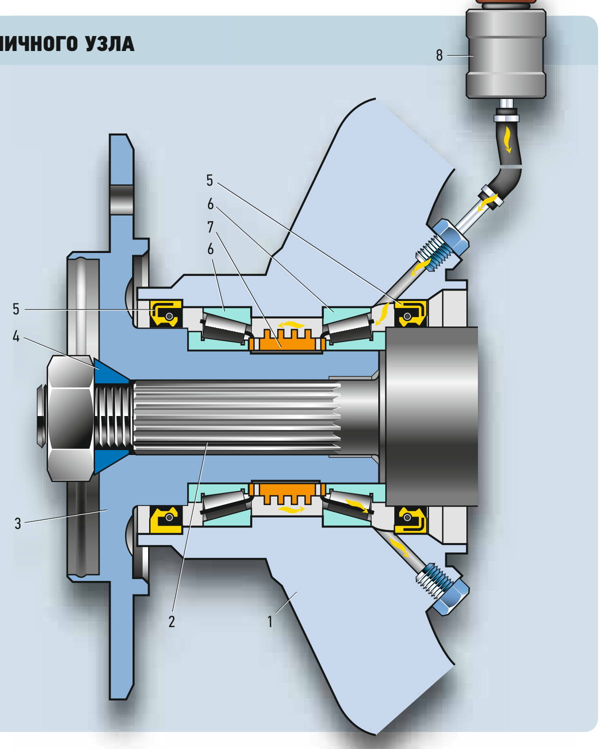
КОММЕНТАРИЙ АВТОВАЗа

Начальник конструкторского бюро подшипников, колес и шин (служба главного конструктора ОАО «АВТОВАЗ») Константин Гусев:

– Применение пластиковой втулки неприемлемо, так как она подвержена износу при провороте внутренних колец подшипника. Необходимо использовать стальную распорную втулку из высокопрочной стали или закаленную. В этом случае необходимо для каждого ступичного узла подбирать индивидуальный размер втулки с учетом интервала допусков на все детали, входящие в ступичный узел (кулак, ступица, подшипники). Селективная сборка ступичного узла для обеспечения необходимого зазора в подшипниках в условиях массового производства на АВТОВАЗе неприемлема.

Использование жидкой трансмиссионной смазки в существующей конструкции ступичного узла приведет к утечке смазки через сальники, когда они немного износятся, и попаданию на тормозной диск, что приведет к отказу передних тормозов.

КОНСТРУКЦИЯ СТУПИЧНОГО УЗЛА



1 – поворотный кулак;
2 – вал привода;
3 – ступица;
4 – конусная втулка;
5 – уплотнение;
6 – конический подшипник;
7 – упругая распорная втулка;
8 – бачок.

КОММЕНТАРИЙ «ЗА РУЛЕМ»

Примерно такой оценки конструкции, предложенной Александром Карабачом, мы от АВТОВАЗа и ожидали! Это подсказывал многолетний опыт общения с отечественными автопроизводителями. Так, проблемы с подшипниками еще классических «жигулей», а затем и «нив» известны на протяжении десятилетий! Предпринял что-либо завод в этом направлении? Нет, ведь машины и так продавались нарасхват. Нынче ситуация иная. Но по-прежнему предложения опытных потребителей вазовской продукции в расчет не принимаются. Проще ответить: «селективная сборка ступичного узла... в условиях массового производства на АВТОВАЗе неприемлема». Странно... Как же тогда завод собирает редукторы мостов с подобными подшипниками? Неужто на глазок?!

отверстия нарезаем резьбу под сливную пробку – такую, как на вазовском блоке цилиндров для слива охлаждающей жидкости. А на выходе верхнего отверстия нарезаем резьбу под штуцер тормозной трубки. По ней будет подаваться масло из компенсационного бачка, расположенного в моторном отсеке. Бачок такой, как в приводе

Показаны оба отверстия в кулаке, трубка и сливная пробка.

сцепления. Герметизируют узел и удерживают в нем смазку два штатных уплотнения.

Эластичным пластиковым шлангом соединяем тормозную трубку с бачком. Контролировать уровень масла очень просто. Особо забывчивым советую для пущей надежности контроля подключить датчик уровня, встроенный в крышку бачка, и вывести сигнал на лампу в комбинации приборов. (Хорошо ли это, плохо ли, но в машине достаточно простора для опытно-конструкторских разработок!)

Для замены смазки в модернизированном узле ничего не придется разбирать – это вам не капризная консистентная! Достаточно вывинтить пробку, слить старое масло, залить новое –

Поворотный кулак с пластиковой трубкой и бачком.

и, когда оно покажется снизу, пробку завернуть. В отличие от любых «тавотов», масло не только смазывает все, что находится внутри узла, но и равномерно охлаждает детали. Опасность сухого трения, местных перегревов, задиров и сваривания практически исключена, – тем самым существенно продлевается жизнь подшипников. ЗР

ТОПЛИВНЫЙ ЗАРЯД

Современная система управления двигателем следит за тем, чтобы в его цилиндрах сгорала экологически чистая топливовоздушная смесь. Но иные неуемные автомобилисты, меняя прошивки, в том числе состав смеси, хотят добиться еще большей мощности или меньшего расхода топлива! Что из этого может получиться, показывает Виктор Слесарев.

Предложений изменить программу управления мотором пруд пруди. Наберете в поисковике заветную фразу – убедитесь. Но лишь те мастера хороши, которые могут объяснить, что при этом происходит в цилиндрах.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ

Законы физики едины для любой техники. Но то, что в поршневом двигателе скрыто от наших глаз, в реактивном порой видно снаружи! Как-то приятель затащил меня на тренировку знаменитых «Витязей». Когда гром, всего минутой раньше сотрясавший небо и землю, постепенно затих, Толя, закурив, лукаво подмигнул: «Ну, как тебе... наша цветомузыка?».

Так шутник обозначил и неописуемую акустику двигателей АЛ-31Ф, и кинжальное пламя, изрыгаемое их форсажными камерами: у большинства двигателей пламя форсажа желто-белое, а тут – прозрачно-синее, что говорит о чистоте сгорания и меньшем расходе топлива. Непросто было в те годы добиться такой великолепной настройки! В цифровой системе управления, интеллекте двигателя осталась частичка труда моего друга, который гордился этим до последнего часа.

Вот так горит топливо и в любом первоклассном автомобильном двигателе.

ГОРИ, ГОРИ ЯСНО

Топливо может гореть по-разному. На снимках – портативная газовая горелка. Если воздух в ней максимально прикрыть, то пьезоискорка газ не зажигает. Разве что спичка... Возле сопла пламя сизое, а дальше – бело-желтое, неустойчивое, мечущееся (фото 1). Плюс черный дымок. Нет, такое нам не подойдет!

Добавляя воздуха, получаем смесь, которая отлично загорается от искры (фото 2). Голубой кинжал огня быстро нагрел докрасна стальной прут диаметром 5 мм. Но при подводе еще большего количества воздуха процесс становится неустойчивым: пламя трещит – и стремится оторваться от горелки. Худо, если погаснет, а закрыть кран (допустим, на вашей кухне) некому... Поняли, как важна устойчивость горения?

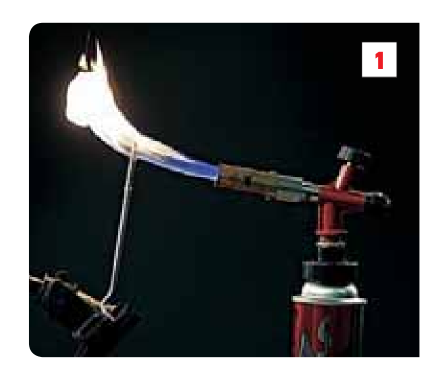
В цилиндрах действуют те же принципы. Для сгорания бензина, солярки, газа и т. п. тоже необходим кислород воздуха. Легкость воспламенения бензина зависит от притока окислителя и соотношения масс этих компонентов. Если оно близко к 14,7:1, смесь называют стехиометрической – воздуха ровно столько, сколько нужно для полного сгорания бензина. Отклонения от этого идеала для удобства оценивают коэффициентом избытка воздуха λ. В нашем примере λ = 1. Если λ больше единицы, смесь называют бедной, меньше – богатой.

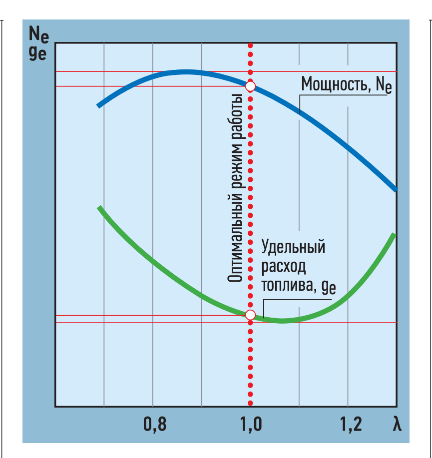
Теоретически, при полном сгорании бензина отработавшие газы должны содержать два продукта реакций – углекислый газ CO_2 (13,7% объема) и водяной пар H_2O (13,1%). Прочее – в основном негорючий азот. Но в реальном двигателе не всё так чисто, как в теории, – есть закоулки, где процесс сгорания замедлен, из-за этого в выхлопе появляются недоокисленные соединения – до 0,7% CO и до 0,2% CH. Окись углерода CO – угарный газ, ему не хватило кислорода, чтобы стать безобидным CO_2. CH – это пары топлива, углеводороды, до которых пламя вообще не добралось. А в режимах с высокими температурами может появиться около 0,1% оксидов азота NO_x.

С этими скромными дозами «ядов» трехкомпонентный каталитический нейтрализатор справляется легко. Первые два дожигает, а NO_x восстанавливает до безвредного азота N_2.

БОГАЧ – БЕДНЯК

Если обогатить смесь до λ = 0,8...0,9, скорость сгорания будет максимальной. Обычно такая используется для получения высокой мощности. Но часть топливного заряда в цилиндре не успевает отработать, экономичность хуже, доли CO и CH растут. Мораль: зазря машину не «педалировать»!





При одном и том же составе смеси невозможно одновременно добиться максимума мощности и минимума расхода топлива!

При неисправностях смесь бывает и богаче. Например, форсунки льют, а воздуха не хватает. Мощность снижена, мотор прожорлив, в выхлопе уйма CO и CH, а вдобавок черная копоть.

Что она собой представляет? Это углерод C, полученный в ходе реакций и не окислившийся из-за нехватки кислорода. Увы, он закорачивает свечи, и несгоревшее топливо, попадая в нейтрализатор, перегревает, губит его. Поэтому система самодиагностики, решив, что в каком-либо цилиндре много пропусков воспламенения, отключает его форсунку и сигнализирует: «Проверь двигатель».

Ну а смесь, в которой окислителя так мало, что она и вовсе не горит, называют переобогащенной. Например, бензиновые пары в баке не взрываются, хотя указатель уровня топлива может искрить!

А что будет, если обеднять смесь? При λ = 1,05...1,10 мотор наиболее экономичен, но с явным недобором мощности. Горение замедленное, а лишний воздух уносит в трубу немало полезной теплоты. В отработавших газах больше азота, есть и лишний кислород. При сильном обеднении смеси (в основном у двигателей с непосредственным впрыском топлива в цилиндры) быстро растут выбросы NO_x. Обычный нейтрализатор с ними не справляется, нужны более сложные системы очистки.

Наконец, смесь, в которой так много воздуха, что она вовсе не воспламеняется, называют переобедненной. Бывает и такая. Если при резком открытии дросселя мотор «проваливает», значит, топливо не поспевает за воздухом. Типичная причина – забитый грязью фильтр на входе в бензонасос.

Вновь повторим: мотор не может развивать максимум мощности при минимуме расхода топлива. Наш график это подтверждает. Элементарная физика! Посему оптимальной для наиболее распространенных инжекторных двигателей считается стехиометрическая смесь. Экономичность и мощность приемлемые – и почти никакого вреда для экологии! ЗР

ИДЕТ «КОЗА»!

За ответ на задачу «Стройматериалы» (ЗР, 2012, № 5) **Дмитрий Колесников** из Тольятти получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

В майском номере мы предложили задачу под названием «Стройматериалы». Понятно, имелись в виду гаечки-шайбочки, попавшие в распоряжение четырехлетнего внука, любимца своего дедушки. Когда тот, оставив «Оку» возле магазина, отправился за покупками, шустрый внучок обнаружил целый клад интересных вещиц, из которых можно что-нибудь соорудить... Как выяснилось позже, ему удалось найти для них и более интересное применение.

Едва дед вернулся за руль, началось: клаксон молчит, вентилятор охлаждения не включается, температура лезет к небу. Обнаружив сгоревший предохранитель на 16 А, дед сгоряча его заменил. Конечно, зря: новый тоже сгорел! Чтобы включить вентилятор напрямую, не нашлось проводов. Наконец, деда осенило: «Ты в машине ничего не трогал?». Внук потупился.

Конечно, задачка незатейливая. Но поучительная для всякого автолюбителя, если он не электрик. Разумеется, лучше других отвечали нам те, кто хоть немного смыслит в устройстве электрических схем автомобилей, их особенностях и т. д., а уж опыт знатоков полезен для многих.

Например, всякому не худо запомнить, что некоторые предохранители обслуживают сразу несколько электроцепей. Говорят, это упрощает работу конструктора и порой позволяет экономить ценную медь. Но поиск неисправности, конечно, усложняется. Если сгорел такой предохранитель, то все потребители, защищенные им, не работают. К примеру, на «Оке» предохранитель № 10 на ток 16 А оберегает машину от пожара при коротком замыкании в целом ряде мест. Это цепи прикуривателя, электродвигателя вентилятора системы охлаждения, звукового сигнала, ламп стоп-сигналов в фонарях, плафона освещения салона и патрона подключения переносной лампы.

В то же время один из ответивших напомнил: «Предохранитель не спасет от неприятностей при «козе» на плюсовом участке – от аккумулятора (генератора) до себя любимого. На это он даже не реагирует. Но при замыкании в любой из защищаемых цепей сгорит... и все потребители откажут».

Видите, как всё гениально просто! Остается лишь найти место короткого замыкания, ведь «тупо менять предохранители бесполезно! Еще хуже, как делают горе-электрики, поставить взамен мощный жучок, из-за которого загорится проводка».

Если же все потребители, кроме одного, работают, то бессмысленно проверять предохранитель. Он ни при чем. Например, если не включается вентилятор системы охлаждения «Оки», тогда и в такой простой машине придется проверить температурный датчик, соединительные провода, а там, глядишь, и собственно электродвигатель. Если нет опыта, имеет смысл держать в машине заводское руководство по ее обслуживанию. Там есть список предохранителей и всего, что они защищают.

Разумеется, знатоки моментально поняли, что произошло с бедной «Окой». Некоторые не преминули посудачить о безответственном поведении деда: «Оставлять в машине любопытного человечка столь опасного возраста недопустимо! Если годовалый партизан ничего серьезного не натворит, то четырехлетний способен на многое. Например, напихает чего-нибудь в такие места, что «Ока» останется без тормозов или управления. Хорошо еще, что у деда вместо предохранителя не стоял «жучок», – машина загорелась бы, а в ней ребенок...» На сей раз обошлось. Но машина лишилась огней стоп-сигналов, а это уже чревато ДТП.

В целом читатели показали блестящее знание предмета. Например, отметили, что даже четырехлетний шустрик вряд ли заберется под капот машины или в дальний закоулок салона, чтобы оборвать там провод с постоянным «плюсом» да еще и коротнуть! Вероятность такого события практически нулевая. А вот когда перед глазами малыша занятная штучка, почему бы не потрогать, не вытащить? А что под ней? Не сунуть ли туда что-нибудь – и подшутить над дедулей?

Многие читатели решили, что в условии напрасно упомянуты гаечки-шайбочки. Это, мол, прямая подсказка: «Ясно, что гайки и шайбы не просто так здесь фигурируют: зная психологию ребенка, каждый поймет, что именно их мальчик и употребил в дело. Наиболее вероятно простейшее: сунул в гнездо прикуривателя – дедушке будет весело!». Именно так и ответил наш победитель. Он рассмотрел подробно все варианты и остановился на гаечке в прикуривателе.

Справедливости ради согласимся: взбодрить дедушку малец сумел! Кстати, коллеги подсказали: для этой цели идеальна современная рублевая монета. Ее очень легко затолкать в гнездо прикуривателя, а вытащить – проблема. Поэтому в «детском» авто на всякий случай уберите монетки из пепельницы и с консоли торпедо.

Наш победитель, в свое время прекрасно изучивший «Оку», напомнил одну из заповедей владельцев: «Не включился вовремя вентилятор – посигналь. Если не бибикается, значит, Господь не слышит тебя, – тормози и проверяй крайний в колодке, десятый предохранитель. Если он в порядке, греши на датчик включения вентилятора, проверь его путем замыкания клемм – и возрадуйся...» ЗР

Вот так, господа знатоки! Всех благодарим за участие в конкурсе. Дмитрия Колесникова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 55

ВПЕРЕД... НАЗАД?!

Недавно во время перекура Федор вдруг задумался. «Интересно, – сказал он, – вот еду я, допустим, на «Калине» – вперед... Скажи, вся она едет вперед или есть точки, которые движутся назад?»

Вопрос мне показался забавным – шлю его вам!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Андрей Зыков из Московской области за совет по доработке крепления педали газа получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Владимир Крамаренко** из Татарстана за усовершенствование домкрата – подарочный набор автохимии компании «ХАДО». **Александр Беслик** из Подмосковья за прибор для диагностики автосигнализаций и электронных ключей – набор ручного инструмента компании «СОРОКИН».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

А. БЕСЛИК

Диагностировать автосигнализации и электронные ключи можно прибором, изготовленным на основе головки-индикатора от старой магнитолы. К ножкам головки припаяны конденсаторы **1** (47 мкФ) и **2** (1000 пФ), катушка **3** и диод **4** (ГИ401А), Г-образный вывод катушки служит антенной. Она выполнена из медного провода диаметром 0,8 мм, у нее три витка, внутренний диаметр 4 мм. Длина прямолинейного отвода антенны катушки 6 мм. Этот широкополосный детекторный приемник не требует питания и всегда готов к работе. Чтобы проверить брелок или ключ, подносим его к антенне прибора и нажимаем на кнопку проверяемого устройства. Если оно исправно, отклонение стрелки индикатора показывает наличие электромагнитного излучения и его силу.

А. ЗЫКОВ

Салонный фильтр приходится периодически менять, но доступ к нему на некоторых авто совсем не прост. Так, на «Форде-Фокус 2» нужно сначала демонтировать узел электронной педали газа, отвернув три самоконтрящиеся гайки. И если к нижней можно подобраться обычным ключом, то верхние не укрепят любви к слесарному делу! Справившись, наконец, с ними, я сделал в верхних ушках прорези, под гайки подложил широкие шайбы. Теперь, чтобы снять педаль, достаточно отвинтить только нижнюю гайку, а верхние – лишь ослабить на пару оборотов.

В. КРАМАРЕНКО

Поднимая некоторые автомобили подкатным домкратом, довольно трудно избежать повреждения ребра снизу порожка. Есть проверенное несколькими годами эксплуатации, эффективное решение. На пяту домкрата ставим хоккейную шайбу, в которой ножовкой сделан удобный пропил. Через отверстия, просверленные в пяте, закрепляем четырьмя саморезами.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР: *Решение само по себе отличное. Но дополнительные опорные площадки для подкатных домкратов есть и в продаже.*

В. ОГУРЕЧНИКОВ,
Тульская область

При ремонте двигателя без снятия с машины, на яме, иногда трудно добиться того, чтобы верхний шатунный вкладыш не выпадал из посадочного места, ведь при опускании поршня приходится по нему легонько постукивать. Как закрепить? Мазал узел литолом – не держит. Тогда протер насухо, обезжирил и приклеил парой капель мгновенного анаэробного клея. Никаких вредных последствий нет, мотор работает исправно.

И. СТОДОЛЬСКИЙ,
Воронеж

Пластичные смазки держать в родных банках непрактично – содержимое преждевременно окисляется, портится от пыли и т.п. Рекомендую каждому умельцу обзавестись набором больших пластиковых шприцев (на 50–100 мл) и держать смазку в них. С такими и работать удобнее, и пачкотни меньше, и расход смазки минимален. Если смазка подается туго, трубку на конце шприца можно обрезать. Но предпочтительней другой вариант – увеличить диаметр отверстия. Можно, например, нагреть трубку, вставив горячий гвоздь.

Ю. МИХАЙЛОВ,
Московская область

При замене изношенных колодок дискового тормоза нужно загнать поршень глубже в тормозной цилиндр, а это требует усилий. Однако есть несложное решение. В старой колодке по ее середине сверлим отверстие, в него вставляем болт с гайкой. Колодкой упираемся в суппорт, а головкой болта – в поршень. Вращая гайку ключом, задвигаем упрямый поршень в цилиндр. Если скоба не однопоршневая, то количество болтов и гаек должно быть соответствующим.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР: *На наш взгляд, сегодня каждый самодельщик имеет возможность купить готовые приспособления для подобных операций. Но есть автомобили, интеллектуальные тормоза которых вообще не допускают обслуживания вне сервиса!*

Н. СОЛОВЬЕВ,
Республика Саха

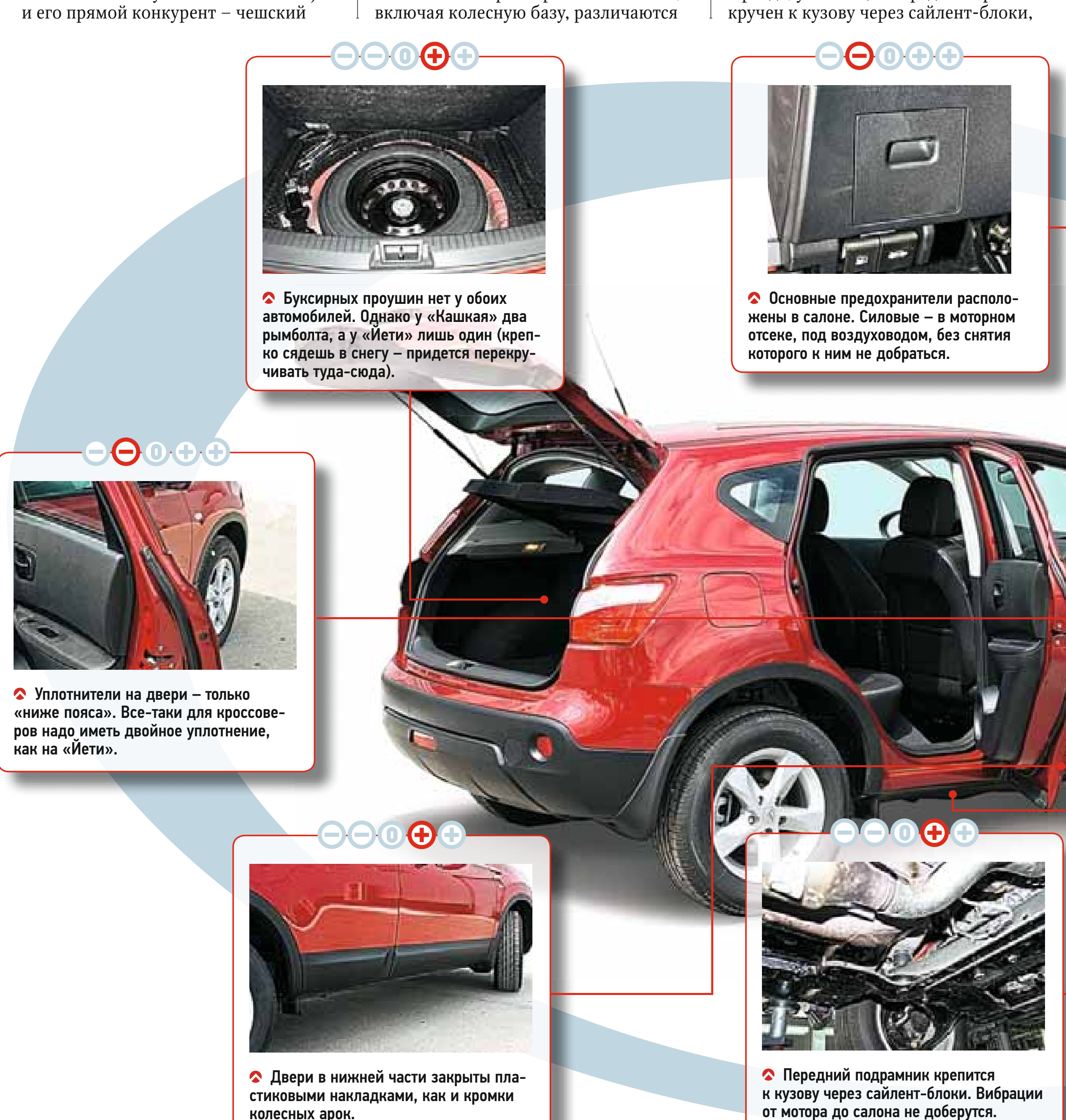
Резиноподобный клей типа «Момент» известен каждому. Известен и минус упаковки – это способ уплотнения пластмассового колпачка тюбика. Высыхая на резьбе, клей приводит колпачок в негодность, тот ломается – и хозяин вынужден отправляться в магазин за новым тюбиком. Но есть простая и надежная замена колпачку – короткий саморез подходящего размера. Вворачиваясь в горлышко алюминиевого тюбика, саморез надежно закупоривает канал. Отвертка делу не помеха, а клей надолго сохранится.

ДЕТИ РАЗНЫХ НАРОДОВ

На этот раз **Сергей Мишин** вызывал на профосмотр пару популярных кроссоверов.

Японский городской кроссовер (именно так его позиционирует производитель, хотя назван он почему-то «Кочевником») и его прямой конкурент – чешский «снежный человек» по техническим характеристикам и цене весьма близки.

Основные размеры автомобилей, включая колесную базу, различаются незначительно. По начинке всё тоже очень похоже. Оба оснащены передними и задними подрамниками. Правда, у «японца» передний прикручен к кузову через сайлент-блоки,



Буксирных проушин нет у обоих автомобилей. Однако у «Кашкая» два рымболта, а у «Йети» лишь один (крепко сядешь в снегу – придется перекручивать туда-сюда).

Основные предохранители расположены в салоне. Силовые – в моторном отсеке, под воздуховодом, без снятия которого к ним не добраться.

Уплотнители на двери – только «ниже пояса». Все-таки для кроссоверов надо иметь двойное уплотнение, как на «Йети».

Двери в нижней части закрыты пластиковыми накладками, как и кромки колесных арок.

Передний подрамник крепится к кузову через сайлент-блоки. Вибрации от мотора до салона не доберутся.

Nissan Qashqai

Дорожный просвет, мм	200
Объем багажника, л	410/1513
Грузоподъемность, кг	565
Запас топлива, л	65

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ: для 4×2 – 1,6 л (114 л.с.) с 5-ступенчатой механикой либо вариатором CVT (Hypertron); 2,0 л (141 л.с.) с 6-ступенчатой механикой или тем же вариатором;
для 4×2 – 2,0 л с той же шестиступкой или вариатором CVT.

ШИНЫ: 215/65R16, 215/60R17, 215/55R18.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SE+, SV, SV+, LE.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км.

ЦЕНА: 4×2 – от 795 000 руб., 4×4 – от 975 000 руб.

Заборник воздуха для отопителя спрятан под капотом – опавшая листва и снег в печку не попадут. У «Йети» то же самое.

Нижнее крепление заднего амортизатора висит очень низко – в колее будет цепляться за грунт и создавать дополнительное сопротивление. У «Йети» эта точка заметно выше.

а задний – жестко, у «европейца» же наоборот. Похоже, перед нами два варианта поисков компромисса между вибронагруженностью и управляемостью.

Спереди у обоих «Мак-Ферсон», сзади многорычажная подвеска. Вот только шаровые опоры «Кашкая» запрессованы – при замене не обойтись без съемника. На «Йети» они прикручены болтами – ремонтопригодность гораздо выше. Общее число резино-металлических шарниров в рычагах подвески практически одинаково: в передней по четыре, в задней не меньше десятка. Поэтому с точки зрения трудоемкости замены резинок преимуществ нет ни у кого, в обоих случаях хлопот не оберешься. При этом рычаги задней подвески «Кашкая» выглядят

Дверные проемы имеют двойное уплотнение – то, что нужно настоящему кроссоверу на пыльной грунтовке.

«Колодцы» у спидометра и тахометра слишком глубокие. Да и хромированные ободки бликуют на солнце.

Задние сиденья можно сложить, получив почти ровный пол, или поставить стоймя, или просто выбросить, заметно увеличив таким образом объем багажника.

Пороги «Йети» облицованы пластиком – не боятся ни камешков, ни «шприцев» грязи из-под колес. Но о грязные накладки при посадке-высадке брюки вымажешь.

Skoda Yeti

Дорожный просвет, мм	180
Объем багажника, л	415/1665
Грузоподъемность, кг	500
Запас топлива, л	60

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ: для 4×2 – 1,2 TSI (105 л.с.) с 5-ступенчатой механикой либо 7-ступенчатым роботом DSG; 1,4 TSI (122 л.с.) с механикой;
для 4×4 – 1,8 TSI (152 л.с.) с 6-ступенчатыми механикой или роботом.

ШИНЫ: 215/60R16, 225/50R17.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Elegance.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км.

ЦЕНА: 4×2 – от 735 000 руб., 4×4 – от 939 000 руб.

Чашки стоек передней подвески связаны поперечным кузовным элементом – ставить растяжку, которую так любят «спортсмены», здесь не нужно.

Блок предохранителей в салоне расположен с левого торца панели приборов. Доступ только через дверной проем. А если дождь?

«переразмеренными», но по соображениям надежности такие даже лучше.

Тормоза спереди у обоих дисковые вентилируемые. Задние у «Йети» просто дисковые, у его оппонента вентилируемые, хотя зачем – непонятно. Ведь при торможении задние механизмы нагружаются куда меньше передних.

Обе машины доступны как в передне-, так и в полноприводной версии. Подробности устройства – на плашке.

В салоне «Кашкая» в первую минуту чувствуешь себя как в домашнем кресле. По-легковому мягкая подвеска убаюкивает на хорошей дороге. Хочется расслабиться, вытянуть ноги. Траектория ассоциативных мыслей – мягкий халат, домашние тапочки, рюмка ликера, сигара...

ВЕСТОЧКА С ДОРОГИ

Но действительность возвращает к жизни. Четко идет машина только по прямой. В быстрых поворотах «Кашкай» сильно кренится.

Тормоза «липкие». Чтобы не перетормаживать, надо привыкать.

Подвеска на дорожных выбоинах громко бухает и прилично встряхивает. На крупных волнах кроссовер сильно раскачивается – энергоемкости подвески явно не хватает.

По грунтовке быстро ехать не получится, машина на самых безобидных неровностях норовит подпрыгнуть и упасть на дорогу. «Кашкай» годится лишь для неспешной езды: его подвеска рассчитана прежде всего на гладкие дороги, которых у нас в стране кот наплакал.

«Йети» отличается по-немецки строгим салоном в офисном стиле. И таким же сбалансированным поведением. Любые повороты машина буквально прописывает, причем без кренов.

Тормоза очень приятные – легко дозируемые, информативные и вместе с тем не менее эффективные, чем у «японца».

Плавность хода заметно выше, причем на тех дефектах покрытия, где подвеска «Кашкая» громко щелкала, эта идет почти бесшумно. Однако выпуклые неровности «Йети» тоже не жалует. Очень похоже, что у амортизаторов симметричная характеристика – одинаковая на сжатие и на отбой. По грунтовке машина едет упруго, подвесками не бухает.

«Йети» подкупает четкостью реакций, способностью доставлять удовольствие от управления, а не просто возможностью транспортировать водителя из пункта А в пункт Б.

Техника техникой, но, судя по статистике продаж, многие покупатели любят глазами и отдают предпочтение менее экстравагантному «Кашкаю».

СЕКРЕТЫ ПОЛНОГО ПРИВОДА

Трансмиссия полноприводной версии «Кашкая» имеет три режима, 2WD – только передний. Превратить машину в 4×4 можно, повернув шайбу в положение *Auto* либо *Lock*. В первом случае задок будет подключать электромагнитная муфта, но только по команде блока управления в случае пробуксовки передних колес (за этим следят датчики антиблокировочной системы). Этот режим больше подойдет для езды по относительно ровной, но скользкой дороге.

Во втором случае между осями появляется жесткая связь, которая автоматически разорвется, как только скорость автомобиля перевалит отметку 50 км/ч. При снижении скорости задняя ось вновь подключается. Это положение шайбы полезно для движения в снегу или на раскисшей грунтовке. Схема принудительного подключения задней ведущей оси положительно сказывается на проходимости: такой режим не ждет, когда передние колеса провернутся и выроют под собой ямки.

Трансмиссия «Йети» имеет схожую схему – электрогидравлическая муфта «Халдекс IV» пристыкована к заднему редуктору. Прямо на муфте расположен блок управления. Он и ведает подключением задней оси, не требуя от водителя никаких дополнительных действий.

В момент троганья с места машина всегда имеет полный привод. С увеличением скорости электроника отключает заднюю ось и начинает мониторить разницу в скорости вращения передних и задних колес, чтобы при необходимости снова подключить задок. На скользкой дороге по сигналу блока ABS/ESP (антиблокировочная система/система динамической стабилизации) система исполняет функции блокировки межколесного дифференциала, подтормаживая проскальзывающее колесо.

Но это еще не всё. На консоли расположена волшебная кнопка, ведающая режимом *Off road*. При ее включении активируется несколько функций электронного помощника, которые заботятся об уверенном троганье в гору, притормаживают машину на спуске при включенной передаче, «распускают» функционирование антиблокировочной системы (позволяя колесам блокироваться) и противобуксовочной (позволяя слегка буксовать при разгоне).

Михаил ЛЕДЯЕВ, ведущий специалист по доводке вседорожных автомобилей НТЦ АВТОВАЗ

Обе машины очень схожи по размерам, конструкции и техническим решениям. Только вот настроены каждая по-своему и потому воспринимаются неодинаково.

«Кашкай» – городской автомобиль для дорог хорошего качества. На выбоинах и серьезных неровностях подвеска работает очень шумно и не спасает седоков от неприятных вертикальных толчков. Аморфный руль, невнятные реакции, повышенные крены не допускают активную езду.

На проселке ведет себя как легковушка, недостаточная энергоемкость подвески с короткими ходами не позволит ехать быстро. В общем, машина для степенной езды и водителей без амбиций.

«Йети», наоборот, заточен под активную езду. Острый, четкий руль вкупе с плотной подвеской делает машину довольно «вкусной», позволяет водителю (и пассажирам) чувствовать себя более уверенно на высокой скорости даже при агрессивной езде. Причем на разных покрытиях – и на ровном асфальте, и на разбитом, и даже на грунтовке. И это несмотря на то, что ходы подвески чуть короче. «Снежный человек» хорошо сбалансирован по динамике, управляемости и устойчивости и вместе с тем достаточно комфортен.

Однако к числу истинных «проходимцев» не причислю ни того ни другого.

А мы выбираем «Йети» – за радость, которую он дарит активному водителю. ЗР

Редакция благодарит официальных дилеров «Ниссана» и «Шкоды» в Тольятти – техцентр «Викинги» и автоцентр «Премьера» за предоставленные автомобили. Отдельное спасибо шеф-тренерам центров «Викинги» и «Премьера» за помощь в подготовке материала.

НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИИ
ВИКТОР РАКОВ:

БЫТЬ ЗАМЕТНЫМ НА СЦЕНЕ? НУЖЕН ТАЛАНТ.

БЫТЬ ЗАМЕТНЫМ НА ДОРОГЕ – ВСЕГО ЛИШЬ ЖИЛЕТ.

Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке в опасном месте!

Я ГАИ, КОНЕЧНО, ВЕРЮ

С февраля этого года ГИБДД выдает потерпевшим справку об аварии нового образца. Хотели упростить процедуру страховых возмещений. А что получилось на самом деле? Разбирался **Сергей Смирнов**.

ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ

Фактически в самой справке ничего не изменилось, разве что появилась графа, в которой инспектор обязан указать координаты аварии по навигационной системе ГЛОНАСС.
В остальном же форма осталась прежней. Правда, во всех подразделениях ГИБДД инспекторы получили указание: никаких печатей на справке впредь не ставить. По мнению чиновников, отсутствие печати должно коренным образом изменить жизнь потерпевших. Теперь не нужно ради одного штампа ехать в отдел ГАИ, стоять в очереди – можно сразу обращаться в страховую компанию.

Мне кажется, что в ГИБДД вообще лукавят, объявляя о появлении справки нового образца, ведь и в старых справках, и в новых... вовсе отсутствует место для печати, а угловой штамп должен присутствовать в обеих бумажках. Так что, помимо продвижения системы ГЛОНАСС в массы, никаких иных новаций не обнаружено. И, прямо скажем, жизнь потерпевших в авариях никак не упростилась. Ведь в страховых компаниях поначалу справки о ДТП без печатей приняли в штыки. Оно и понятно: чтобы подделать такой документ, достаточно скачать бланк в Интернете, заполнить необходимые графы (к слову, разрешается просто напечатать штамп подразделения ГИБДД типографским способом) – и можно подавать заявление о выплате страховки. Согласитесь, синий оттиск печати отдела ГАИ хоть как-то усложнял возможность подделки.

Пострадавшие стали предъявлять в страховые компании и другие документы без штампов и печатей. Копии протоколов и постановлений инспекторы ДПС не заверяют. Доходит до того, что при вынесении определения об отказе в возбуждении административного дела офицер ГАИ также не ставит печать. В результате перед страховыми компаниями стоит выбор: поверить на слово потерпевшему и представленным документам либо направить запрос в отдел ГАИ для подтверждения факта аварии и выданных документов, – чтобы те прислали заверенные печатью копии. Как вы думаете, какой выбор сделают страховщики?

ДАВАЙ, ДО СВИДАНИЯ

С точки зрения закона ни на справках о ДТП, ни на копиях административных протоколов, ни на постановлениях печатей быть не должно. Это при условии, что копии протокола и постановления являются номерными и самокопируемыми. То есть у сотрудника ГАИ останется точная копия составленного документа с тем же уникальным номером. И только ксерокопии этих документов надо заверять в ГАИ. Необходима печать и в случае, если сотрудник ГИБДД вносит исправления в документ.

Это правило (подпись сотрудника ГАИ плюс печать на копии) установлено указом Президиума Верховного Совета СССР от 04.08.1983 г. № 9779-X «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан». Указ действует и поныне, поэтому его положения обязательны для организаций всех форм собственности.

Наобещав «упрощение процедуры оформления ДТП и получения страховки», МВД, увы, получило иной эффект. Да, печати не ставят, но недоверчивые страховщики готовы завалить запросами любой отдел ГАИ.

Потерпевшим в ДТП рекомендую требовать от сотрудников ГИБДД документы, оформленные только на специальных номерных бланках; обязательно надо проверить, нет ли в них исправлений, все ли читается и т. д.
И только после этого подавайте заявление в страховую компанию. Если же инспектор ДПС игнорирует требование закона и выдает, к примеру, ксерокопию, не поленитесь обратиться в подразделение ГАИ с заявлением о выдаче правильных документов. Это повысит ваши шансы быстро получить денежную компенсацию от страховщиков. ЗР

УКРОЩЕНИЕ ЗЛОЙ ЗЕБРЫ

Опасные трюки исполняет **Сергей Смирнов**.

Это было страшно. Современный пешеходный переход на Минском шоссе, обозначенный на сайте ГИБДД России как образцово-показательный, на самом деле выглядит как нарисованная на асфальте «дорога смерти». Да, тут мигают современные светофоры на солнечных батареях, блестит разметка (она и новая, и яркая, с подсветкой!). Но по федеральному шоссе автомобили несутся под 100 км/ч плотным потоком. Задача – пробежать 15 м через четыре полосы, притом что островка безопасности нет, – кажется невыполнимой! В конце концов Сергей рискует и бросается через дорогу. Удачно преодолевает трассу... и упирается в металлический отбойник. «Образцово-показательный» переход ведет в никуда (фото в центре).

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Отчеты о дорожных происшествиях, которые регулярно публикует ГИБДД, пугают своим однообразием. Несмотря на действующие федеральную и региональные целевые программы по безопасности, под которые выделены огромные деньги, результат все хуже и хуже. И если количество аварий несколько сокращается, то смертность среди пешеходов растет из года в год. Только в 2011-м их погибло больше 8000 человек (+ 2,4%)! Смертность росла и в первые четыре месяца этого года: + 3,3%...

Власти перепробовали, казалось бы, все методы. И социальную рекламу использовали (плакаты на улицах во многих городах), и штрафы для водителей повысили в восемь – десять раз. А вот про самих пешеходов забыли. И зря! Немалая часть происшествий происходит по вине последних. Так или иначе, проблему нужно решать, и чем быстрее, тем лучше.

ИНИЦИАТИВА СВЕРХУ

Не так давно на сайте ГИБДД организовали общественную дискуссию «Право пешехода»; вместе с представителями общественных движений полицейские проверяют пешеходные переходы по всей

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАЗМЕЩЕНИЮ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ (ГОСТ Р 52766-2007)

- Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200–300 м.
- Вне населенных пунктов места наземных пешеходных переходов должны просматриваться с обеих сторон дороги на расстоянии не менее 150 м.
- На дорогах с шириной проезжей части 15 м и более наземные пешеходные переходы должны быть оборудованы островками безопасности.
- Ширина пешеходного перехода должна быть не менее 4 м.

Большинство переходов в Москве соответствует стандартам, но не современным требованиям безопасности.

Стандартный переход на улице с многополосным движением: всё вроде бы по ГОСТу, но водитель, который движется во втором ряду, не видит человека, выходящего из-за припаркованного в первом ряду автомобиля. Ситуация смертельно опасная! Значит, надо менять стандарт.

«Образцово-показательный» переход на Минском шоссе на самом деле не соответствует даже действующему ГОСТу.

стране – с результатами можно ознакомиться на сайте. Основной вывод: технические требования и стандарты по обустройству пешеходных переходов не соответствуют требованиям времени. Так кто бы спорил! Нынешние стандарты разрабатывались и принимались еще в далекие 1970-е (правда, с тех пор в них несколько раз вносили поправки, а в 2007 году приняли ряд новых положений). Сейчас интенсивность потока автомобилей увеличилась на порядок, возросли скорости, и при этом уровень дисциплины как водителей, так и пешеходов, к сожалению, не улучшился.

Вот в ГИБДД и сформировали свой пакет предложений, которые обнародовали на сайте для всеобщего обсуждения. Одна часть касается воспитания участников движения, в том числе детей. Другая – проект изменений «пешеходно-переходного» ГОСТа. Обязательная установка знаков, регламентирующих снижение скорости уже на подъезде к переходу, улучшение «распознаваемости» зебры и т. д. Например, в ГАИ предлагают оборудовать переходы у школ мигающим желтым светофором, в зебре использовать светоотражающие элементы, а также ввести обязательное строительство надземного или подземного перехода при движении в три и более полосы в одном направлении.

Подозреваем, реальной пользы от подобных изменений будет недостаточно. Ситуация в корне не изменится, и вот почему.

Некоторые из озвученных предложений в экспериментальном порядке уже реализованы. Так, к примеру, на трассе М1 установлены «современные пешеходные переходы с дополнительным освещением и подсветкой». Один из таких переходов мы даже протестировали (см. выше). Организаторы, видимо, могут отчитаться: средства освоены полностью... Но при этом другие требования даже устаревшего стандарта не соблюдены! И «образцово-показательный» переход на самом деле – образец российской благоглупости. Для чего его построили? ЗР

НАША ИНИЦИАТИВА

У «За рулем» есть свои предложения, как сократить число гибнущих и травмируемых на дорогах пешеходов. Вкратце программу «Года безопасности» изложил главный редактор в прошлом номере, теперь представим ее шире.

1 АЙДА В ШКОЛУ!

Правила дорожного движения входят в школьный курс ОБЖ, но этого мало. Папы и мамы! Обращайтесь к учителям, завучам, директорам, предлагайте провести дополнительно урок-другой по ПДД: что должен ваш ребенок знать о машине, дороге, тротуаре. Расскажите это всем его одноклассникам – вспомните свои истории, покажите, как выглядит дорога и пешеходы глазами водителя. Не ждите официальных уроков, визитов инспекторов, не перекладывайте всё на детский телеканал. Папы из редакции ЗР в сентябре идут в школу. Присоединяйтесь!

2 ДАЙТЕ ОБЗОР!

Предлагаем внести изменения в ПДД: запретить стоянку и остановку ближе 10 м перед и за пешеходным переходом в населенных пунктах и 50 м – вне населенных пунктов (в соответствии с п. 12.4 сейчас стоять нельзя ближе 5 м перед зеброй). Припаркованные автомобили закрывают видимость водителям других машин.

3 УБРАТЬ ЗЕБРУ С ШИРОКОЙ ДОРОГИ!

Настаиваем, что нужно менять ГОСТ: на дороге шире двух полос пешеходный переход должен быть или со светофором, или под землей, или над ней! Нерегулируемая зебра на трехполосной магистрали – опаснейшее явление!

Скажете, нереально? Но надо хотя бы начинать движение...

НАПОИ МЕНЯ РОСОЙ

«Всех – под ноль!» – идеология закона об алкоголе в крови водителей. **Максим Юрченко** выяснил, что в его введении нет и не было научного смысла.

«За рулем» анкетировал читателей по вопросу о «нуле»: 54% высказались против, 46% – в его пользу. Если данные экстраполировать на автомобильное сообщество РФ (44 млн. водителей), получается, миллионы с «нулем» не смирились, и их большинство. Это повод исследовать причины введения алконуля.

МЕДИЦИНСКИЙ ФАКТ

Швеция остается ведущей страной в области антиалкогольного законодательства со времен Эрика Видмарка, автора главной в судмедэкспертизе формулы (она как таблица умножения в математике). Скандинавов стать лидерами простимулировала национальная проблема: здешнее население, чуть что, потребляет не меньше нашего.

Парламент страны замахнулся было установить нулевой допуск для водителей, но прежде депутаты спросили мнение экспертов.

Ученый с мировым именем швед А. Джонс (A. W. Jones) изучил все аспекты мировой диагностики опьянения и пришел к заключению: не всё, что, по анализу, выше нуля, отупляет водителей. Ни при какой погоде организм не реагирует на концентрацию 0,2 г/л крови (то есть 0,2 промилле, обозначается ‰; если измерять алкометром, это 0,1 мг/л в выдыхаемом воздухе). К меньшим концентрациям организм тем более невосприимчив. Шведский риксдаг выслушал и принял самый жесткий вариант – 0,21‰ (0,1 мг/л).

Нам мировой опыт, конечно, не указ. Но вот что считают ведущие российские специалисты.

Синтетическую оценку дала заведующая отделением наркоэкспертиз Московской наркологической больницы № 17 А. Бурцева после того, как изучила мнения наших ученых (сравнивайте цифры с нулем). Одни считают: при показателях ниже 0,5‰ не происходит изменений, которые делали бы вождение сколько-нибудь опасным. У других есть доказательства некоторого ухудшения навыков при концентрациях 0,3–0,4‰. Однако те и другие единодушны: при 0,2‰ и ниже водитель не теряет самоконтроль ни в малейшей степени.

Того же мнения придерживается авторитетнейший А. Зеренин, заведующий отделением профилактики среди работников профессий повышенного риска ННЦ наркологии: «Доказано многочисленными исследованиями: при концентрации алкоголя в крови 0,2–0,3‰ и менее, или 0,1–0,15 мг на 1 л в выдыхаемом воздухе, водитель не находится в состоянии опьянения, риск совершения им ДТП не повышается».

Похоже, мы имеем дело с тем, что называется медицинским фактом. Его проигнорировал президент, вслед – Дума. С таким же успехом можно проигнорировать теорему Пифагора, законы Ньютона, навязать, что дважды два равно, опять же, нулю.

И другой взгляд ученого А. Зеренина – на социальный аспект проблемы. Введение в закон предельно допустимой концентрации на уровне 0,2‰, утверждает он, – это страховка от ложных обвинений в адрес водителя, связанных с погрешностью измерений. И важное дополнение: это значительно сократит коррупционные возможности при освидетельствовании водителей.

ТЕПЕРЬ ВАШ ВЫСТРЕЛ

«Я не собираюсь упираться, пусть мне только всё объяснят», – сказал Д. Медведев недавно, отвечая на вопрос о перспективах отмены нулевого порога.

Так ведь объяснить мы пытались еще зимой – направили ему письмо с аргументами, которыми нас снабдили специалисты. Письмо, однако, не дошло – от высокопоставленного получателя его отсекла администрация президента. Оно гуляло три с лишним месяца. Вначале попало почему-то в МВД. После наших возражений (полиция не имеет отношения к инициативе с алконулем!) его перенаправили в Минздравсоцразвития РФ. Здесь письму дали ход в сторону главного специалиста-нарколога министерства, директора Московского НПЦ наркологии Евгения Брюна. Догадка подтвердилась: он и есть экс-президентский советник.

В слова ответного письма в редакцию Евгений Алексеевич подлил яда: «Многочисленные «радетели» забывают или сознательно умалчивают о проведенных тончайших физиологических исследованиях функций человека, находящегося под воздействием

алкоголя», которые «доказали, что даже малейшие дозы чреваты неприятностями для человека за рулем и окружающих».

Мысль угадывается, но не убеждает. Нельзя ли детальнее о «тончайших физиологических исследованиях»? Мы-то готовы были повторить вслед за экс-президентом: пусть нам только всё объяснят... И продолжили настаивать на подробностях. Наконец, главный специалист обязан выполнить, хоть и дошедшее кружным путем, поручение высшего должностного лица – вступить в конструктивный диалог.

Конструктива вновь не последовало. В повторном письме главный нарколог не снизошел до разъяснений: мол, ищите аргументацию сами в статье Э. А. Костандова и Т. Н. Решетова в «Журнале невропатологии и психиатрии имени С. С. Корсакова», 1973, т. 68, выпуск 2.

Ничего себе! Как раздобыть узкоспециализированный журнал 40-летней давности? Это же не «За рулем» с его миллионным в те годы тиражом! И дано ли нам, непосвященным, понять сей текст?

Но ладно, сами так сами. И угодили... на Канатчикову дачу, то есть в Психиатрическую клиническую больницу № 1 им. Н. А. Алексеева. Здесь не только смирительные рубашки, но и архив издания. Спасибо, коллеги из «Журнала невропатологии» помогли разыскать нужный номер.

Так выглядит тот самый раритетный журнал, на который ссылается главный нарколог страны. В статье ни намека на то, что микродозы алкоголя снижают реакцию водителей.

НАЧНЕМ: НУ, ПО БОЛЬШОЙ!

Чтобы кого-то в чем-то убедить, полемист выдвигает аргументы самые сильные, бесспорные. Верно? С трепетом мы открыли статью: она должна была обратить нас в праведную веру.

Ее название многое объясняет: «Изменения зрительного восприятия под влиянием алкоголя». Авторы – ученые-экспериментаторы определяли скорость обработки визуальной информации центральной нервной системой. Условия описанного опыта условно назовем автомобильными. Для испытуемых создали эффект «обратной маскировки»: вслед за световой вспышкой (загорались изображения букв) следовала вторая – ярче, чем первая. Буквы надо было назвать. Примем, что это модель ситуации на дороге: на всё, будь обязан, реагируй мгновенно.

Антиавтомобильным было другое условие. В опыте исследовались реакции людей в трех состояниях. Первое: трезвыми и натощак. Второе: через 15 минут после принятия (натощак) 60 мл 40-процентного алкоголя – проще говоря, водки. Третье: после 200 мл. Испытуемых две группы: молодые здоровые трезвенники (10 человек) и хронические алкоголики (их 19). Опыт не стал пыткой: закусывать давали, хотя и немного.

Результаты состояния после стакана водки (200 мл) даже не станем обсуждать: с такой дозой за руль садиться преступно – с этим никто, в том числе «радетели» (по Брюну), не спорит. Спор бессмысленный тем более, что, как указано в журнальной статье, концентрация алкоголя в организмах испытуемых после стакана равнялась в среднем 0,97‰. Даже отчаянные противники медведевского нулевого порога настаивают на возврате к норме в три с лишним раза меньшей – 0,3‰ или даже 0,2‰.

...И ПО МАЛЕНЬКОЙ

Вот цитата из статьи, которая взрывает позиции главного нарколога страны: «После приема малой дозы алкоголя (60 мл) изменений в состоянии больных (то есть алкоголиков. – *Прим. ред.*) не отмечалось». Просто напрашивается лозунг: «Дайошь алкашам права!».

Евгений Алексеевич, и не уговаривайте! Еще на дальних подступах к водительским правам наркологи водительских медкомиссий обязаны этих граждан «отбраковать». Пусть такой порядок остается, ладно? А вот что сказано о здоровых участниках научного распития: «После приема 60 мл алкоголя здоровые исследуемые отмечали чувство легкого опьянения **только первые 15–20 минут**. Пороги «эталонного» прочтения (видимо, имеется в виду реакция до принятия дозы. – *Прим. ред.*) отдельных букв **фактически не менялись**. Время восприятия **у некоторых** исследуемых увеличивалось довольно существенно, **у других не изменялось и даже несколько уменьшалось**» (*выделено ред.*). И далее: у всех здоровых людей после малой дозы алкоголя время реакции (через те самые 15–20 минут после рюмки водки) возросло в среднем на 11–17 миллисекунд (1 мс = 0,001 с).

БУЛКУ НАДО ЗАКУСЫВАТЬ

По данным ГИБДД, в последние два года наблюдается рост аварийности, связанной с вождением в состоянии опьянения. В прошлом году в России произошло около 12 тысяч таких ДТП – рост на 3%, а за четыре месяца этого года и вовсе плюс 12%! Но за объяснениями далеко ходить не надо. После того как в 2010 году «промилле» были упразднены, в число пьяных начали массово записывать водителей с мизерным содержанием алкоголя – проникшим в кровь, скажем, при переваривании сдобной булки.

40 МИЛЛИОНОВ, И ВСЕ НЕЗРЕЛЫЕ

Ошибаться мы не рады, потому еще раз спрашиваем: в чем сила статьи-аргумента? Новость ли, что после рюмки водки сразу в дорогу нельзя, тем более после стакана? И совсем далеки от медицины публичные высказывания Евгения Брюна. Из недавних: «Пока основные участники дорожного движения не настолько зрелые и ответственные люди, чтобы разрешать им некоторую норму алкоголя».

Подобные заявления свысока не нарколог должен делать – специалист в другой области. А если и он, то откуда сведения о безответственности «основных участников движения» (которых в стране примерно 40 миллионов)? Если на то пошло, назовите медицинский критерий зрелости!

Не согласные с «нулем» водители не за разгул пьянства за рулем – против того, что их лишают гражданского права на передвижение после съеденной конфеты с ликерной начинкой. Это немногим лучше, чем приговаривать к каменоломням за унесенный с поля колосок. ЗР

Благодарим за консультации Татьяну Баринскую, кандидата фармацевтических наук.

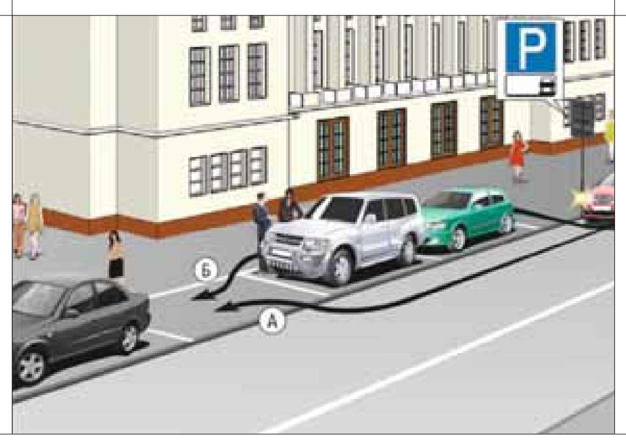
Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Воеводов** (иллюстрации).

I. Водитель легкового автомобиля:
1 – проедет первым
2 – обязан уступить дорогу бензовозу

II. Водитель легкового автомобиля остановился на трамвайных путях, чтобы повернуть налево, но вынужден пропускать автомобили, движущиеся навстречу. Нарушает ли он Правила?
3 – да
4 – да, если создает помехи трамваю
5 – нет

III. Легковой автомобиль движется со скоростью 60 км/ч. Грузовой автомобиль, двигаясь со скоростью 70 км/ч, перестраивается правее, чтобы выполнить опережение. Кто из водителей нарушает Правила?
6 – оба нарушают
7 – водитель легкового автомобиля
8 – водитель грузового автомобиля
9 – никто не нарушает

IV. По какой траектории водитель может заехать на парковку на тротуаре?
10 – А
11 – Б
12 – по любой



ку, приближающемуся справа. Соответственно водитель грузового автомобиля, руководствуясь знаком 2.4, должен уступить дорогу легковому автомобилю. Поэтому в целях разрешения данной нештатной ситуации водителям придется действовать по взаимной договоренности.

Если договоренность не будет достигнута и произойдет ДТП, водителя легкового автомобиля привлекут к ответственности по части 3 статьи 12.14 (штраф в размере 1000 рублей), а водителя грузового автомобиля – по части 1 статьи 12.16 (предупреждение или штраф в размере 100 рублей).

VI. Стрела дорожной разметки 1.18 с изображением тупика запрещает поворот налево на ближайшую проезжую часть и, следовательно, разворот.

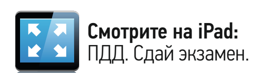
Нарушение требования разметки в данном случае квалифицируется по части 2 статьи 12.16 КоАП РФ и наказывается наложением административного штрафа в размере от 1000 до 1500 рублей.

VII. Пункт 17.2 Правил среди прочего запрещает в жилой зоне, обозначенной знаком 5.21, сквозное движение (то есть въезжать туда с целью дальнейшего выезда нельзя), а также стоянку грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

Наказание за нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах, предусмотрено статьей 12.28 КоАП: административный штраф в размере 500 рублей.

VIII. В соответствии с Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 г. № 720, светопропускание ветрового стекла, передних боковых стекол и стекол передних дверей (при наличии) должно составлять не менее 70%.

Согласно части 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям Технического регламента о безопасности колесных ТС, влечет наложение административного штрафа в размере 500 рублей. При этом эксплуатация транспортного средства запрещается (со снятием государственных регистрационных знаков) до устранения причины запрещения эксплуатации (часть 2 статьи 27.13 КоАП РФ).

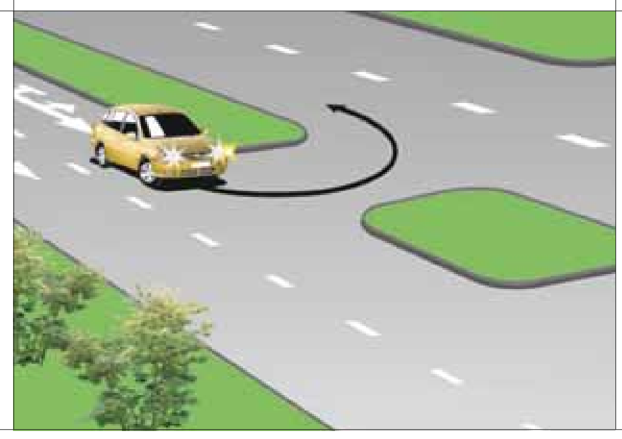


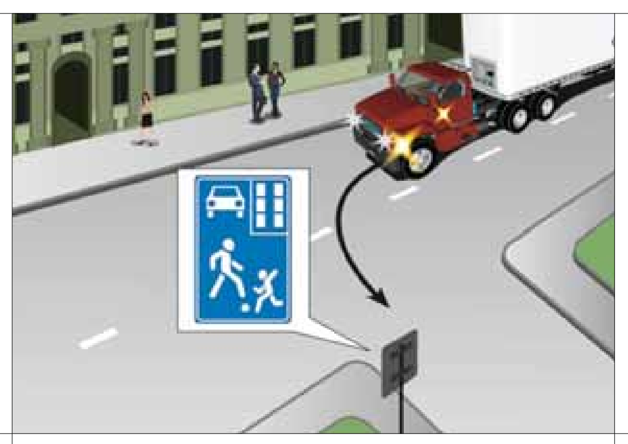
V. Водитель легкового автомобиля подъезжает к перекрестку, на котором знак приоритета был сбит сильным ветром. Как поступить в данной ситуации?

13 – ориентируясь на силуэты знаков на примыкающих дорогах, проехать перекресток первым
14 – уступить дорогу грузовику
15 – действовать по договоренности с водителем грузовика

VI. Можно ли развернуться?

16 – можно
17 – нельзя





VII. Разрешен ли водителю автопоезда въезд в указанную зону?

18 – нет
19 – да, при условии, что парковка в указанной зоне не планируется
20 – да, при условии, что парковка будет осуществляться в специально выделенном и обозначенном знаком и (или) разметкой месте

VIII. Светопропускание автомобильных стекол должно быть не меньше:

21 – ветрового – 75%, передних боковых – 70%, для иных стекол не нормируется
22 – ветрового и передних боковых – 70%, для иных стекол не нормируется
23 – для всех стекол не менее 70%

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 4, 7, 10, 15, 17, 20, 22.

I. Поскольку знаки приоритета на въезде на перекресток не установлены, водители должны руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог (пункт 13.11 ПДД): уступить дорогу должен водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

В соответствии с частью 2 статьи 12.13 КоАП РФ за невыполнение требования Правил уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков, полагается административный штраф в размере 1000 рублей.

II. Пункт 8.5 Правил предписывает водителям при наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот выполнять с них, если знаками 5.15.1 или 5.15.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. При этом нельзя создавать помехи трамваю.

В случае непредоставления преимущества в движении маршрутному транспортному средству нарушителю делают предупреждение или налагают на него административный штраф в размере от 100 до 300 рублей (часть 1 статьи 12.17 КоАП РФ).

III. Водитель легкового автомобиля нарушает требование пункта 9.4 Правил, предписывающего вне населенных пунктов вести транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части и не занимать левые полосы при свободных правых. В этой связи действия водителя грузовика вполне закономерны, а опережение по правой полосе не запрещено.

Нарушение водителем легкового автомобиля правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги наказывается административным штрафом в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ).

IV. Пункт 9.9 Правил запрещает движение по тротуарам, поэтому въезжать на парковку, расположенную на краю тротуара, необходимо непосредственно с проезжей части.

Согласно части 2 статьи 12.15 КоАП РФ за движение по тротуарам в нарушение Правил полагается административный штраф в размере 2000 рублей.

V. Водитель легкового автомобиля, не видя знака приоритета, вынужден руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков (пункт 13.11 Правил) и уступить дорогу грузови-

КАК КАЗАКИ АВТО СОБИРАЛИ

Таганрогский автозавод стал первым в новой России современным предприятием, где начали собирать иномарки. Только вот в последние годы ему страшно не везет, считает **Игорь Моржаретто**.

Михаил Парамонов, нынешний владелец ТагАЗа, в конце 1980-х был одним из самых удачливых ростовских кооператоров. Он перепробовал несколько видов деятельности, а в августе 1991 года учредил в Ростове первый частный коммерческий банк – «Донинвест». Дела у банка пошли хорошо. Он пользовался доверием местных чиновников и вскоре стал уполномоченным банком администраций города Ростова-на-Дону и Ростовской области, получил право работать с населением – принимать платежи за коммунальные услуги. Банк активно скупал приватизационные чеки и через некоторое время стал владельцем крупнейших предприятий области – металлургического комбината в Белой Калитве, комбината детского питания в Азове, больших пакетов акций Таганрогского комбайнового завода, ростовского завода «Красный Аксай»... Все эти активы в 1995 году были объединены в финансово-промышленную группу «Донинвест». Но председателю совета директоров группы этого было мало, и в том же 1995-м он пробил региональную программу производства автомобилей – «Донавто-95».

Парамонов быстро сумел наладить в родном Ростове первую в России крупноузловую сборку иномарок. В качестве базы выбрали «Красный Аксай» – завод с более чем столетней историей, выпускавший сельскохозяйственную технику. Кстати, в начале XX века здесь собрали несколько десятков автомобилей марки «Олдсмобиль», так что своя автомобильная история у предприятия была.

В 1996-м на нескольких подъемниках стали «крутить» «Дэу-Нексия». Готовые автомобили морем доставляли из Южной Кореи в Болгарию, где их разбирали на несколько крупных узлов, затем, уже в контейнерах, снова грузили на судно и отправляли в Россию как машинокомплекты.

Все чин по чину, никаких нарушений законодательства. Низкая таможенная пошлина, невысокая цена в России, хорошая маржа для «Донинвеста». Таким образом за три года в Ростове-на-Дону собрали свыше 30 тыс. седанов «Нексия» и «Эсперо». В 1997 году, самом удачном, из ворот «Красного Аксая» вышло 13,2 тыс. автомобилей. По плану 1998 года должны были собрать все 25 тыс., но – не случилось.

ПО ВЕРТИКАЛИ

В это время «Дэу» долго и безрезультатно вел переговоры с руководителями АВТОВАЗа, но в конце концов сделал ставку на ростовский проект. Чтобы запустить производство как можно быстрее, решили использовать пустующие цеха Таганрогского комбайнового завода. Проект разрабатывали ростовские специалисты с помощью корейских; на это ушло всего несколько месяцев. А на весь процесс – от символической закладки первого камня до пуска конвейера – всего полтора года! В результате получился сборочный завод, не имеющий аналогов в мире: это единственное предприятие с вертикальным конвейером. Все производство

рассредоточено по четырем этажам главного здания, сообщение между уровнями – посредством лифтов, подъемников и монорельсов. Всё компактно: на первом уровне цех сварки, на втором – цех окраски, на следующих – сборка.

Строительство обошлось в 260 млн. долл., большая часть этой суммы – кредиты, взятые в российских банках.

Таганрогский автомобильный завод открыли 12 сентября 1998 года, в день 300-летия основания города Петром Первым. Тогда с конвейера сошла пилотная партия российских автомобилей «Донинвест-Ассоль» (фактически – «Дэу-Ланос»). Ростовчане приобрели лицензию на линейку корейских моделей и закрепили за собой право дать им свою марку и собственные имена.

19 августа в России произошел дефолт. А чуть раньше азиатский кризис сразил крупнейшую корейскую компанию «Дэу». В 1998–1999 годах ТагАЗ изо всех сил пытался выкарабкаться из финансовой ямы. Завод выпускал вполне приличные автомобили – «Кондор», «Орион», «Ассоль» (соответственно «Дэу-Леганза», «Нубира» и «Ланос» в девичестве), но продавались они очень плохо.

В 1999 году базовая «Ассоль» стоила около 10 тыс. долл., тогда как новую «Оку» можно было купить за одну тысячу, вазовскую «шестерку» – меньше чем за четыре.

А вскоре завезенные из Кореи машинокомплекты кончились. И долгов накопилось немало, но благодаря девальвации рубля их удалось довольно быстро погасить.

Самым тяжелым для ТагАЗа периодом был конец 1990-х. Современное предприятие, рассчитанное на выпуск до 180 тыс. автомобилей в год, практически простаивало. Казалось, никаких перспектив у него нет. Только основной акционер компании М. Парамонов не сдавался: он без устали разъезжал по миру в поисках серьезного зарубежного партнера (взамен корейской «Дэу») для своего завода.

НА ПОДЪЕМЕ

В апреле 2000 года подвернулся французский концерн PSA «Пежо-Ситроен». А в июне с конвейера поехали «каблучки» «Ситроен-Берлинго» с собственным именем «Донинвест Орион-М». Наши рассчитывали на длительный контракт с французами, даже договорились о покупке оборудования с закрытого египетского завода концерна, но PSA, собрав в России лишь тысячу авто, дал задний ход.

В том же 2000-м «Донинвест» договорился с корейской компанией «Хёндай», – в Таганроге начали выпускать «акценты» (в Корее модель этого поколения уже сняли с производства). В первый год удалось собрать и продать 8 тыс. машин. Хороший результат.

В 2002-м появилась версия с автоматом, в 2003-м завод перешел на полноценное производство со сваркой

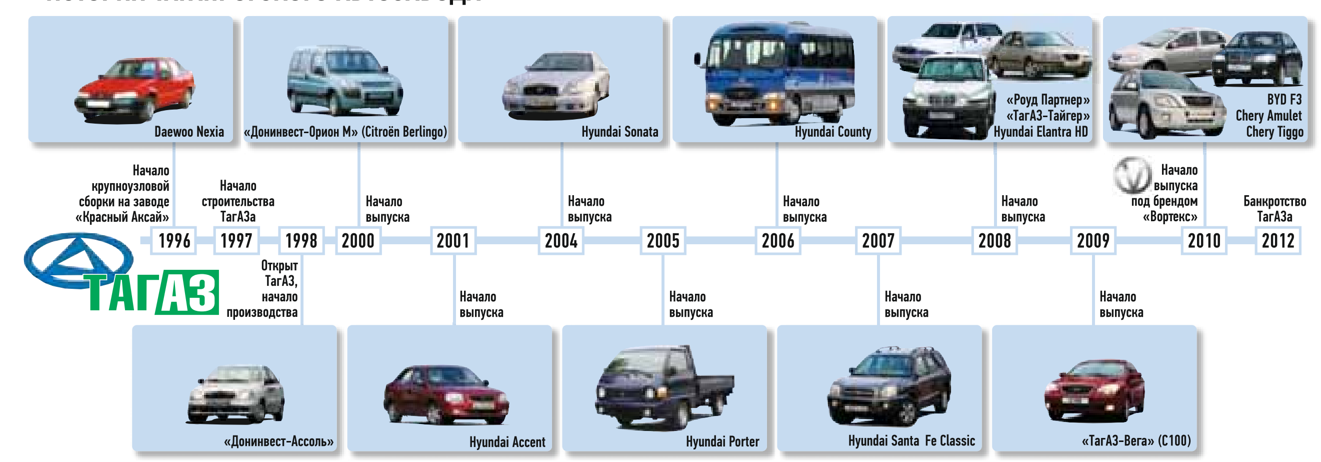
В последние годы на таганрогском конвейере собирают преимущественно модели китайского происхождения.

Спорткупе «Аквелла», по заверениям руководителей ТагАЗа, вот-вот пойдет в серию. Но для этого должно случиться чудо.

Автобусы «Каунти», собранные в Ростовской области, возят пассажиров во многих регионах России.

Организовали на ТагАЗе и сборку двигателей для корейских автомобилей. Правда, вскоре свернули. Не те объемы производства!

ИСТОРИЯ ТАГАНРОГСКОГО АВТОЗАВОДА



и окраской. В 2004 году на конвейере появилась еще одна модель «Хёндай» – седан бизнес-класса «Соната». Ее к тому времени на полуострове тоже прекратили делать. И дальше в производственной линейке ТагАЗа регулярно появлялись модели южнокорейского производителя, опять же не самого последнего поколения: в 2007-м «Санта-Фе Классик», в 2008-м «Элантра XD».

Были и коммерческие машины, причем нового модельного ряда. Например, грузовик «Портер». Его начали выпускать в 2005 году. В 2007-м в бывшем цехе комбайнового завода стали собирать и городские автобусы «Каунти». Направление коммерческих машин развивалось быстро, и вскоре был создан Ростовский завод грузовых автомобилей (РЗГА).

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ. И НЕ СБЫВАЮТСЯ

Словом, автосборка в Ростовской области набирала обороты. В 2008 году ростовчане купили у другой южнокорейской фирмы – «СанЙонг» – лицензию и оборудование для производства двух моделей: «Муссо» («Роуд Партнер») и «Корандо» («Тагер»). Отныне с конвейера Таганрогского автозавода сходили не только «хёндай», но и машины под собственным брендом «ТагАЗ».

В 2008 году российской публике представили седан собственной разработки ТагАЗ-С100 «Вега». Он произвел на соотечественников неплохое впечатление. «Вегу» создали в Корее специалисты никому не известного бюро «ТагАЗ-Корея». Там же сочинили бизнес-седан, кроссовер. Но вышел скандал.
В 2009 году компания «Джи-Эм – Дэу» обвинила ТагАЗ в промышленном шпионаже, объявила конструкцию «Веги» ворованной и подала в суд. Таганрогцы настаивали: модель-де разработана

За последние два года число работников ТагАЗа сократили в шесть раз.

Этот шильдик сначала носили автомобили «Донинвест», а затем – ТагАЗы.

самостоятельно, силами бюро «ТагАЗ-Корея», его специалисты над этим проектом трудились с 2005 года. Но, как выяснилось при расследовании, два корейских инженера, которые до того работали в компании «Дэу», скопировали более 6 тыс. файлов технической документации по модели «Лачетти» и использовали эту информацию при создании своего автомобиля.

Двоих подозреваемых арестовали, а их сообщник покончил жизнь самоубийством. В конце концов суд обязал ТагАЗ уплатить крупный денежный штраф и запретил выпуск «Веги». Хотя Таганрогский автозавод и открещивался всячески от этой истории (мол, в России даже не подозревали, что сотрудники компании-партнера «ТагАЗ-Корея» какие-то детали и узлы копировали), репутации российского автозавода был нанесен серьезный удар. По слухам, это и стало причиной охлаждения отношений между давними партнерами. Выпуск моделей «Хёндай» в Таганроге практически прекратился.

КИТАЙСКИЙ СИНДРОМ

Впрочем, незадолго до этого у ТагАЗа появилась и вторая торговая марка – «Вортекс», а также новые партнеры, на сей раз из Китая. Первой преуспела в переговорах с Таганрогским автозаводом компания «Чери». Модель «Чери-Фора» стала называться «Вортекс-Эстина», лифтбек «Амулет» – «Корда», кроссовер «Тигго» – «Тинго». Собирали машины уже в Азове, на бывшем комбинате детского питания: на таганрогском конвейере в то время мест не было.

Пробовали еще малыми партиями собирать автомобили и других китайских производителей – BYD, JAC.
В 2008 году на ТагАЗе собирали четыре марки и почти 20 моделей! И выпустили аж 110 тыс. автомобилей.

ЖИЗНЬ ВЗАЙМЫ

В 2008 году выяснилось, что предприятие не в состоянии не то что выплачивать долги, но даже их обслуживать. В кризис спрос и на устаревшие корейские модели, и на новые китайские упал сильнее всего. В 2009-м объем производства ТагАЗа сократился в три раза; задолженность перед банками достигла астрономической суммы – 20 млрд руб.! В нынешнем году арбитражный суд Ростовской области решил рассмотреть иск о банкротстве ТагАЗа.

Сейчас завод чаще стоит, чем работает, а на бумаге его активы переходят из одной фирмы в другую, чтобы завтра оказаться на балансе третьей. Похоже, таким путем фактический владелец ТагАЗа М. Парамонов пытается спасти хотя бы часть своей автомобилестроительной компании. Газпромбанк, один из кредиторов, обратился в Следственный комитет РФ с просьбой проверить деятельность менеджмента ТагАЗа и, при наличии оснований, возбудить уголовные дела по ряду статей УК – в том числе и о мошенничестве...

Но ТагАЗ не сдается и буквально фонтанирует новыми проектами. Вот, пообещал построить новый филиал в Бангладеш за 2 млрд. долл. На конвейере появилась очередная «собственная» модель ТагАЗ-С100 – перелицованный китайский седан JAC A138 Tojoy («Тоджой»). А к нынешнему Московскому международному автосалону М. Парамонов обещал выкатить новую модель – «Аквелла», которую собирается продавать за 400 тыс. руб. Только в ее перспективы, увы, никто не верит.

Судя по всему, скоро ТагАЗ окончательно перейдет в руки новых владельцев. И уже иные люди будут искать следующего партнера. Надеемся, у них получится. **ЗР**

Таганрогский автомобильный завод сделал себе имя на сборке устаревших корейских седанов и вседорожников. Кстати, получал награды за высокое качество сборки...

ЖИВИТЕ БОГАТО?

Налог на роскошь никого не уравняет, а только заставит богатых автовладельцев покупать дорогие игрушки за рубежом, считает **Анна Клепач**.

Слушать популистские высказывания кандидатов в президенты нам не впервой. Правда, после выборов продолжали жить по-прежнему – заправляться дорогим и при этом некачественным бензином, искать пути объезда многокилометровых пробок и высматривать на дороге глубокие ямы...

Но, похоже, не все призывы верхушки власти остаются без внимания. Стоило Владимиру Путину в январе заикнуться, что неплохо бы, мол, ввести налог на роскошь, хватит-де безнаказанно разъезжать на суперкарах! – как бюрократическая машина заскрипела и чиновники поспешили исполнять наказ. Ведь поставлен конкретный срок: новый побор должен появиться уже в следующем году.

Чиновники, полные рвения и энтузиазма, фонтанировали идеями. В Минэкономразвития предложили собирать дополнительный налог с владельцев машин, мощность которых перевалила за 250 «лошадок» (потом, правда, появился более гуманный вариант – от 300 л.с.). При этом стоимость техники, по мнению экономистов, роли не играет. То, что купе БМВ-135i с 306 «скакунами» под капотом продают за 1 668 000 рублей, а «Мерседес-Бенц S 350» с мотором аналогичной мощности – за четыре миллиона, чиновники проигнорировали: видимо, решили, что разница несущественна.

Представители же финансовой элиты прямо заявили: мы-то не против, предлагаем признать роскошными авто стоимостью от 3-4 млн. рублей. А заодно напомнили, сколько дорогих машин (сайт госзакупок пестрит «мерседесами», «лексусами» и БМВ по 7-8 млн. каждый) стоит в гаражах различных государственных ведомств, – неплохо бы и им налоги платить, как простым смертным. Номер не прошел. В итоге власть решила просто-напросто увеличить для мощных автомобилей ставки транспортного налога.

Но подобное повышение тарифов не обогатит казну. Раскошелиться придется лишь владельцам машин, мощность которых перевалила за 410 л.с. Замглавы ведомства Сергей Шаталов даже составил список автомобилей, которые будут облагаться двойным тарифом – по 300 рублей (сегодня 150) за каждую «лошадку». В него попали: «Бентли», «Ламборгини», «Феррари», «Мазерати», «Астон Мартин», «Роллс-Ройс», отдельные модели «Порше», «Мерседес-Бенц» и БМВ.

В России «золотой» список представлен примерно 20 тыс. машин. Получается, что весь сыр-бор, на обсуждение которого ведомства потратили не один месяц, затевался ради дополнительных 2-3 млрд. рублей – копейки по меркам бюджета. «Этот налог, как неоднократно подчеркивалось, скорее имеет характер рычага социальной справедливости, чем преследует фискальные цели», – не скрывает Шаталов. Блюдо подали под хорошим соусом: богатые должны платить больше, так будет справедливо. Про снижение бремени для бедных, правда, как-то позабыли. Да и зачем? Ведомству и так верят те самые бедные. ВЦИОМ вон провел исследование общественного мнения, и выяснилось, что больше половины россиян поддерживают идею налога на роскошь.

Интересна еще одна деталь – почему именно 410 л.с., а не 400, к примеру? В пресс-службе Минфина нам рассказали, что причина проста: мощность некоторых люксовых автомобилей, производящихся в России, более 400 «лошадок»; к примеру, у собранного на АВТОТОРе БМВ-750i под капотом 407 л.с. А вставлять палки в колеса отечественным заводам, дескать, ни к чему.

В подавляющем большинстве развитых стран от налога на сверхпотребление вообще отказались. Оказывалось, что граждане просто начинали покупать себе дорогие игрушки за рубежом, – казна лишь худела от этого. Европейцы взамен решили привязать ставку налога к уровню вредных выбросов: если выхлоп твоего автомобиля словно горный ветерок – плати копейки, пользуйся льготными парковками; чадишь, как паровоз, – будь готов распрощаться с кровными.

Ставим галочку: формально одно предвыборное обещание выполнено. Правда, конкретные сроки опять не определены. По самым оптимистичным прогнозам Министерства финансов, новое постановление пропишется в законодательстве лишь года через два. ЗР

С этих автомобилей Минэкономразвития предложило брать налог на роскошь:

- БМВ-135i, 306 л.с., цена 1 668 000 руб.,
- «Ауди-А4 3,0 TFSI», 272 л.с., 1 993 000 руб.,
- «Кадиллак-CTS», 306 л.с., 1 790 000 руб.,
- «Шевроле-Каптива V6 3,0», 258 л.с., 1 360 000 руб.,
- «Додж-Джорни 3,6», 280 л.с., 1 699 500 руб.,
- «Тойота-Кэмри 3,5», 277 л.с., 1 434 000 руб.,
- «Субару-Импреза WRX», 265 л.с., 1 483 000 руб.

А с этих – нет:

- БМВ-7 30d, 245 л.с., 3 500 000 руб.,
- БМВ-X5 30d, 245 л.с., 3 028 000 руб.,
- «Порше-Кайен», 245 л.с., 3 184 000 руб.,
- «Ягуар-XJ V6 3,0», 238 л.с., 3 415 000 руб.

В ОЖИДАНИИ СЕМНАДЦАТОГО ГОДА

Игорь Моржаретто

Федеральная магистральная автомобильная дорога М10 «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) не самая протяженная в России (ее длина 664 км), но крайне востребованная. За Питером она меняет название на «Скандинавию», но индекс остается прежним – М10. Отсюда она ведет на Выборг, далее к границе с Финляндией и в Хельсинки.

Строить ее начали еще по указу Петра Первого в 1718 году. За три века дорога обросла множеством придорожных городов и деревень; сейчас она проходит примерно через 70 населенных пунктов. Пробки на трассе известны: на въезде в Москву и выезде из нее, в Солнечногорске, Клину и Вышнем Волочке. Встречаются и «внеплановые» заторы, особенно в тех местах, где дорожники проводят ремонтные работы.

ОСНОВНЫЕ РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ТРАССЕ М10 «РОССИЯ» в 2012 году

Участок	Вид работ/ ограничения	Сроки проведения
Подъезд к Твери (152–179 км)	ремонт/нет ограничений	II–III квартал
Мост через реку Малый Волоховец (подъезд к Новгороду со стороны Москвы)	капитальный ремонт/ возможны ограничения	апрель – октябрь
Объезд Новгорода (деревня Мшага)	ремонт/нет ограничений	II–III квартал
Подъезд к Новгороду со стороны Санкт-Петербурга	ремонт/нет ограничений	II–III квартал

Пробки должны были бы уменьшиться, ведь по чугунке пустили «Сапсан». Но получилось наоборот: освобождая путь скоростному поезду, товарные составы поехали кружным путем, через Вологду. Маршрут удлинился вдвое, а время в пути – в три раза. Поэтому компании в массовом порядке перешли на автомобильный транспорт. Кардинально решить задачу можно, только построив еще скоростную автомобильную и железную дороги. По плану это случится в 2017 году. А сейчас только ремонт на действующей и в 2015-м – обход Вышнего Волочка.

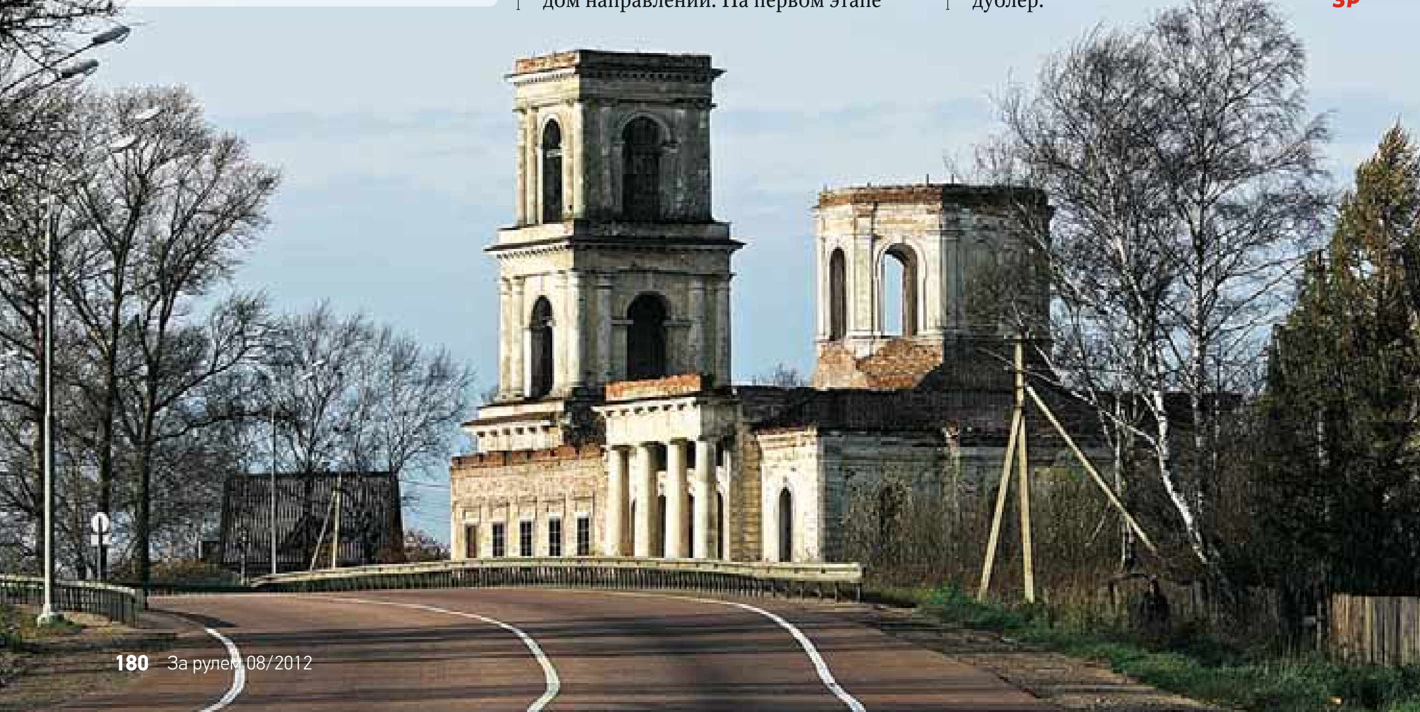
Но самые масштабные работы – возле Москвы. Завершается реконструкция развязки на пересечении Ленинградского шоссе с МКАД. Новый съезд налево с Ленинградского шоссе (при движении из центра столицы) на внешнюю сторону МКАД, на запад, планируют ввести в строй уже в декабре этого года. Правый съезд на МКАД, на восток, обещают сдать к апрелю будущего. Строители утверждают: это увеличит пропускную способность трассы на 20–30%.

Этим же летом начнут переделывать и расширять Ленинградку в Химках, но всего на одну полосу: здесь дорога станет четырехполосной в каждом направлении. На первом этапе возьмутся за участок МКАД до поворота на аэропорт Шереметьево-1 (ныне терминалы В и С). Заодно реконструируют и прилегающие улицы в самих Химках – это еще 12 км. Появится новая эстакада со съездом на улицу Маяковского. Построены пять пешеходных переходов и семь мостов.

На втором этапе, в 2013–2014-м, отремонтируют и Международное шоссе – от Ленинградки до Шереметьева-2 (ныне терминалы D, E и F). Это еще 1,1 км основной магистрали и 5,4 км прилегающих улиц, два пешеходных перехода и два моста.

Дополнительную полосу, которая появится в ходе реконструкции, власти намерены использовать как выделенку для общественного транспорта. Решение спорное, ведь основные пробки здесь скапливаются из-за грузовиков. Лучше бы отдать новые полосы всему транспорту, а не только автобусам, тем более что местные жители и пассажиры Шереметьева активно пользуются электричками.

А в самой Москве строители вернулись на перекопанную и давно замороженную стройку на площади Белорусского вокзала, где заканчивается Ленинградка. К счастью, от идеи построить гигантский торговый центр под площадью Тверской Заставы отказались, тут будет многоуровневый подземный паркинг. А у узкого путепровода через железную дорогу появится дублер. ЗР



Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

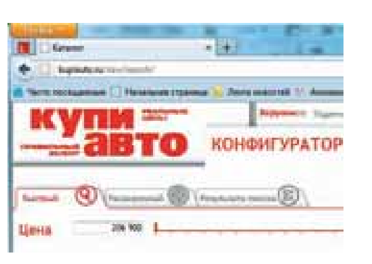
kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

- Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».
- Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.

- Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru



2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам

3 шаг изучаем понравившуюся модель

4 шаг сравниваем с конкурентами

5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто

купи авто

РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

НАВЕРСТАТЬ УПУЩЕННОЕ

С уходом прежнего «Дукато», который выпускался «Соллерсом», итальянский «Фиат» не собирался оставлять эту рыночную нишу пустой. **Вячеслав Субботин** познакомился с новым поколением модели, уже поступившей к российским дилерам. Фото **Евгения Бобрикова**.

На встрече с журналистами фиатовцы не скрывали досады: «Именно мы целиком создали машину, лидируем с ней по продажам в Европе, но в России наш новый «Дукато» пока продавался только под марками «Ситроен-Джампер» и «Пежо-Боксер». В этом году мы просто обязаны исправить ситуацию».

И с началом лета к дилерам потекли новые «дукато». Пока только фургоны. Шасси, комби, автобусы на подходе. А компания «Нижегородец» уже взялась за переделку грузовых длиннобазных фургонов в пассажирские автобусы для маршрутных такси.

CITIUS! ALTIUS! FORTIUS!

Итальянцам есть чем блеснуть, в первую очередь – огромным выбором кузовов. «Соллерс» предлагал для прежней модели лишь три варианта: короткую базу с низкой крышей, среднюю и длинную базы со средней крышей. «Фиат» вывел на рынок сразу восемь вариантов. Среди них есть машины с очень высокой крышей и длинной базой: внутренняя высота такого кузова 2,2 м, а длина 4,1 м. Каждый вариант в новой модели подрос и удлинился относительно прежней машины на десятки сантиметров.

Не думайте, что это далось просто, – конструкцию кузова пришлось создавать заново. По жесткости он превосходит прежний. Мало того, новая подвеска, расширенная на 90 мм, позволила увеличить расстояние между арками колес до рекордных в классе 1422 мм. Например, у «Фольксвагена-Крафтер» – 1350 мм, у «Форда-Транзит» – 1390 мм. Значит, можно запросто грузить товар, упакованный на стандартных европалетах размером 1100×1400 мм и компактно укладывать их еще вне арок. Ведь кузов раздался на 67 мм и достиг в ширину 1870 мм.

Варианты грузоподъемности тоже на любой вкус. У обычного фургона от 0,9 до 1,6 т, у «Дукато Макси» от 1,5 до 1,9 т. Правда общая масса «Макси» вырастает до 4 т, а для управления требуется категория С.

Как уверяют конструкторы, кузов они усилили. Например, почти во всех углах и стыках. На автомобилях, поставляемых в Россию, специально укрепляют опоры передних амортизаторов и крепления рессор.

Не обошли вниманием и мотор. В его основе прежний турбодизель Sofim 2.3 JTD, но с измененным рабочим процессом – Sofim MultiJet 2.3. Главное отличие в том, что порцию топлива впрыскивают по частям. Поэтому мотор мягче работает, испытывает меньшие нагрузки и должен обладать повышенным ресурсом. Мощность подняли со 110 до 120 сил и одновременно немного сократили расход топлива.

Под широкий спектр новых возможностей подготовили новую шестиступенчатую коробку передач. Судя по передаточным числам и характеристикам мотора, она больше подходит тяжелой машине. Легкому фургону нужен иной ряд.

Когда коллега рванул на «Дукато» с места, резко сбросил и вновь газанул, я решил: сейчас у меня оторвется голова. Трюк повторился на следующем перекрестке, потом он воткнул пятую вместо третьей – и мы едва не заглохли. Оказавшись на месте

Преимущества нового торпедо перед старым: относительно современные мультимедиа и небольшой ящичек, который охлаждается кондиционером.

Удобно усесться, откинувшись, не выйдет. Чтобы правильно держаться за руль, придется выпрямиться.

Левую ногу не разогнуть. На прежней модели ее можно было худо-бедно запихнуть под педаль сцепления, сейчас мешает рулевой вал.

Фонари раздобрели, но, как и прежде, они ничем не защищены, раздавить их легко.

Бампер разделили на три части. Для грузовика удобно: разбитый не надо менять целиком.

водителя, я быстро понял, в чем проблема. Коробка, повторю, рассчитана на возросшую грузоподъемность. Для дружбы с ней надо иметь «грузовые» навыки езды, а еще знать особенности фиатовского механизма управления. В «Дукато» переключения не столь четкие, как в «Крафтере» или «Спринтере», – нужно привыкать.

С новой панелью и переключателями разобрался быстро, без инструкций. Все логично. Но восторга представителей компании: «Смотрите, какое у нас изысканное торпедо!» – не разделил. Здорово, что внизу появилась открывающаяся емкость, напоминающая корзину для белья. Но объединенные ручки управления печкой и вентилятором – это явный неуд. Прежде тоже было так себе, но все же удобнее. Одна ручка – одна функция, крути – не ошибешься.

Рулевую колонку наклонили на больший угол, но удобства в посадке не прибавилось: руль по-прежнему ближе к автобусному. Чтобы откинуться в кресле, баранку придется держать у самых колен, а к рычагу передач тянуться, отрывая лопатки от спинки сиденья.

Неужели итальянцы не сидели в новом «Крафтере» или «Спринтере»? Вот где образец эргономики.

Многофункциональные подрулевые рычаги слишком накручены, чего там только нет. Но торчат, точно соломинки, – хлипкие. Уверен, мужчина покрепче однажды оставит их висеть на проводах.

Прыти фургон прибавил, крутящий момент подрос в самом рабочем диапазоне – от 2000 до 3000 об/мин. Рулится машина, пожалуй, лучше прежнего – и колея шире, и подвеска настроена точнее. Но, скажите, разве она предназначена для демонстрации виртуозной переставки? Предыдущий «Дукато» если и проигрывает, то сущую мелочь.

У сдвижной двери новые замки, фиксируется она гораздо лучше.

Широкий проем, низкий пол. Такой фургон не будет долго стоять под погрузкой.

Петли – целый конструктор. Прочные, надежные, они позволяют дверям открываться почти до бортов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Fiat Ducato

Полная масса, кг	2855–4000
Грузоподъемность, кг	995–2000
Объем кузова, м^3	8–17
Колесная база, мм	3000, 3450, 4035 и 4035 XL (с увеличенным задним свесом)
Размеры грузового отсека: длина/высота/ширина/ширина между колесными арками, мм	2670–4070/1662–2172/1870/1422
Погрузочная высота, мм	530–560
Максимальная допустимая нагрузка, кг	до 2100 на переднюю ось, до 2400 на заднюю ось (для «Дукато Макси»)
Расход топлива: загородный цикл, л/100 км	7,8
Максимальная скорость, км/ч	155

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель MultiJet, 2,3 л, «коммон рейл», Р4, 88 кВт/120 л.с. при 3600 об/мин, 320 Н·м при 2000–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/рессорная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые.

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ: ABS + EBD, подушка безопасности водителя и преднатяжитель ремня безопасности, ГУР, передние электростеклоподъемники, центральный замок с дистанционным управлением, регулируемая по вылету рулевая колонка, догреватель «Вебасто», аккумулятор увеличенной емкости – 110 А·ч, генератор увеличенной мощности – 180 А·ч.

С уплотнениями у «Дукато» всегда были проблемы. Вот и в новом их не избежали.

До заливной горловины бачка омывателя руки вновь не дошли. Из канистры сюда не попасть: капот мешает. Нужна воронка.

ВЗЯТЬ ЗА ОСНОВУ

В целом новый «Дукато» – несомненно, шаг вперед в сравнении с прежней моделью, прежде всего по набору кузовов.

В технической начинке, ездовых качествах он не уступит ни одному из представленных на рынке фургонов: ни «Крафтеру», ни «Транзиту», ни французским близнецам «Джамперу» и «Боксеру» (кстати, на них ставят другой дизель – «Форд»).

Я сравнил цены среди фургонов со средними базой и крышей и грузоподъемностью до тонны. «Дукато» оказался наилучшим вложением: за него просят 920 тыс., за «Боксер» и «Джампер» – 932 тысячи. За меньших размеров «Транзит» желают получить 1 млн. 180 тыс., а «Крафтер» обойдется в 1 млн. 340 тыс. рублей.

На месте владельца транспортной компании я, не раздумывая, взял бы «Дукато». У «Фиата» появился второй шанс обскакать конкурентов. А если наладить производство в России, то и вовсе положить их на лопатки. ЗР

АВТОНАБОР За рулем

ТРОС

Наш выбор – победитель тестов ЗР и других СМИ:
трос, которым действительно можно буксировать автомобиль.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

Наш выбор – победитель теста "ЗР":
настоящий огнетушитель с полным зарядом.

ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ

Наш выбор:
лучший из бюджетных знаков – действительно отражает свет.

АПТЕЧКА

Наш выбор:
честная аптечка с качественными бинтами и устройством для искусственного дыхания.

покупайте выгодно в сети Ашан

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ВИС-234900

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4750×1710×2000
Колесная база, мм	2845
Полная масса, кг	1960
Грузоподъемность, кг	720

ДВИГАТЕЛЬ: Р4, 1,6 л, 59,5 кВт/80 л.с. при 5200 об/мин, 120 Н·м при 2700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, «Мак-Ферсон»/зависимая, на малолистовых рессорах; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 175/65R14С.

КОРОБЕЙНИКИ

Развозной грузовичок с лицом «Гранты» вот-вот появится на рынке. С первыми образцами познакомился **Сергей Мишин**.

Аналогичный автомобиль с тем же индексом на базе «Калины» (ЗР, 2011, № 10) в серию не пошел. АВТОВАЗ перестал выпускать одноименный седан, а именно из этого, самого дешевого кузова семейства и вырезали кабину для ВИСа. Но, поскольку создатели предвидели смену модельного ряда еще на стадии проектирования, перелицовка особых трудностей не вызвала.

Машину планируют производить с несколькими кузовами: бортовую со съемным пластиковым колпаком и фургоны трех типов – изотермический (с толщиной стенок 30, 40 либо 50 мм), рефрижератор и так называемый промтоварный. У последней версии есть и удлиненный вариант – наружная длина грузовой секции составляет 2200 мм против 1900 мм у стандартной. Она и досталась нам на тест-драйв.

Выглядит автомобиль современно и даже стильно. Окрашенная металликом кабина вовсе не привилегия выставочного образца. Так будет и в серии, поскольку красят машины на приоровской нитке АВТОВАЗа. Салон, разумеется, от «Лады-Гранта» в комплектации «Стандарт». Все логично, ведь грузовики, пусть и полулегковые, пользуются хорошим спросом в наиболее дешевых версиях – кондиционеры и всякие прочие АБС здесь не популярны. А вот подушка безопасности водителя, как и у донора, станет нормой. Задняя часть покоится на малолистовых рессорах, способных обеспечить паспортную грузоподъемность в 720 кг. Попасть в кузов можно с разных сторон – через двустворчатую заднюю дверь либо через одностворчатую боковую на правом борту. Все они распахиваются до упора и удерживаются надежными фиксаторами, размещенными на стенках фургона.

За рулем вольготно – недаром конструкторы ВИС-АВТО считают кабину самой просторной. На ходу грузовичок, естественно, жестче «Гранты», однако к дорожным неровностям весьма равнодушен и не выказывает склонности к вертикальной раскачке даже на крупной волне. Чем выше скорость, тем ровнее идет машина, порой напоминая выпущенную из лука стрелу. ВИС сохранил почти легковую управляемость, но это касается лишь порожнего автомобиля. Очевидно, с тяжелым грузом машина не будет резва.

Купить ВИС-2349 сможете в октябре-ноябре. Ориентировочная цена – от 320 000 рублей (вариант с бортовой платформой без колпака). ЗР

ВАЗИНТЕРСЕРВИС

ВИС основали в 1991 году сначала как предприятие для производства компонентов автомобилей ВАЗ. Первый автомобиль, пикап на базе «четверки», построили в 1993-м. Впоследствии таких пикапов изготовили более двух тысяч. Оригинальная полурамная конструкция – с пристыкованным к легковой половинке кузовом на рессорной подвеске – появилась в 1997 году. В начале 2009-го производство автомобилей выделили в отдельное предприятие ПСА ВИС-АВТО, которое по сей день выпускает грузовички грузоподъемностью более полутонны на основе переднеприводных (ВИС-2347) и полноприводных (ВИС-2346) моделей ВАЗ. Со дня основания по конец первого квартала текущего года из ворот предприятия выкатилось 38 872 автомобиля.

Кабина от «Гранты» – самая просторная в модельном ряду ВИС.

Объем удлиненного фургона составляет 3,9 кубометра.

Грузовая часть авто – рамная, на рессорной подвеске.

ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК

Полноприводное направление на ГАЗе набирает обороты. Модели 4×4 пользуются спросом. И в подтверждение своих возможностей ГАЗ построил уникальную машину, способную покорять бездорожье на уровне машин серии «Дакар». **Вячеслав Субботин** не удержался от соблазна проверить ее на ходу.

На первой передаче машина не просто рвет с места – прыгает. На второй вдавливает в спинку сиденья, а на пятой забрасывает стрелку спидометра за 150. Для трека такая скорость – ерунда, но на бездорожье впечатляет. Машина летит, взрывая песок, пыль и щебень.

Отчетливо слышу упругую песню мотора, трансмиссии и мягкое шипение амортизаторов и гидроупоров длинноходной подвески. Автомобиль сбит, словно японский спортбайк: ни одного лишнего зазора в узлах ходовой или мотора. Машина отзывчива и строга к повороту руля, даже малому ходу педали газа или тормоза. Управляется отменно. Аппарат не ушел с курса даже после подброса и приземления с невесть откуда взявшегося «трамплина». Коллега справа крепко устыдил меня: дескать, нехорошо, Слава, дубасить, если не знаешь трассу, повадки автомобиля и недостаточно внедорожного опыта. Хотел возразить, но закусил губу и разумно сбросил обороты. Уже понятно, что аппарат получился на офф-роуде знатным.

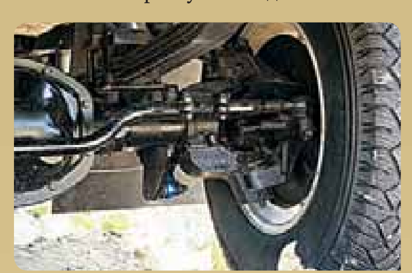
В ЧЕМ ФОКУС?

В добротной конструкции машины. «Группа ГАЗ» доводила этот автомобиль вместе с известным тюнинговым ателье «Ульяновский авторемзавод» (УАРЗ).

Парни за дело взялись с энтузиазмом, ведь даже при беглом взгляде на серийный образец стало ясно: из «Соболя» можно соорудить настоящий внедорожник.

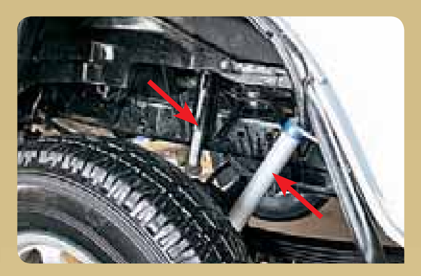
Мосты – загляденье, особенно задний: сварной, с прямоугольным профилем чулков. Хороши полуоси: толстые, прочные, с мелким эвольвентным зубом, таким же, как, скажем, на «Тойоте».

Оценили и главную гипоидную пару, способную передать огромный крутящий момент. Отметили карданные валы: большой диаметр труб, длинный ход в шлицах. Видно, что ГАЗ готовил их под большой ход подвески. Раздаточная коробка не хуже, чем на ГАЗ-66. Разве такую сломаешь на легком



Спецы даже не посчитали необходимым усиливать передний мост или менять карданную передачу в поворотном кулаке – настолько все прочно в оригинале.

Алюминиевые прочные листы силового агрегата не только защищают мотор и коробки, но и выполняют роль слайдера, на котором в глубокой колее будет скользить «Соболь 4×4».



Ход подвески 250 мм. Не хуже, чем у кроссовых багги. Перемещение моста контролируют длинноходные амортизаторы и гидроупоры, популярные среди джиперов.

Один из создателей этого вседорожника гоночный инженер Рамиль Замалетдинов гордится машиной. На такой, утверждает, можно и на «Дакар» махнуть.

Компрессор с ресивером для включения блокировок разместили в кабине: тут меньше пыли и грязи – дольше прослужит.

«Соболе»? А каковы наконечники тяг, рулевой механизм, тормоза!

Но самых добрых эпитетов заслуживает мотор – турбодизель «Камммминс-ISF 2,8». Видели бы вы глаза ульяновских инженеров, когда они обсуждали вместе со специалистами «Камминса» конструкцию и возможности двигателя. Ведь его можно запросто, не меняя железок, довести до 200 л.с.! Но вместе разумно постановили повысить напор со стандартных 120 сил до 145.

ПЕРЕСТРОЙКА

Определив объем работ, нижегородцы и ульяновцы решили готовить машину

Сейчас пилот включил все блокировки: межосевую, переднего и заднего мостов. Даже в рыхлом песке «Соболь 4x4» бежит, не понижая давления в шинах.

Каркас безопасности придает дополнительную жесткость раме на изгиб и кручение. Особенно значимы две поперечные крестообразные диафрагмы – так их называют конструкторы.

Для постройки боевой машины выбрали модификацию «Соболя 4×4» в варианте шасси, но всё в полной мере можно перенести на авто с кузовом фургон.

ЗА ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Вадим Сорокин, директор дивизиона «Легкие коммерческие и легковые автомобили» «Группы ГАЗ»:

– Модернизируя на конвейере серийный полноприводный «Соболь», мы ставили несколько задач. Во-первых, обеспечить отличные внедорожные характеристики. Во-вторых, совместить высокую проходимость с современным уровнем эргономики и комфорта. Ну и в-третьих, сохранить минимальное удорожание в сравнении с заднеприводной моделью. Работа над машиной продолжается. Интерес к ней заметно вырос. «Соболь 4×4» отлично подходит для бизнеса, коммунальных служб и обычных автомобилистов. Он будет хорош и в работе, и на отдыхе.

Тема полного привода сегодня одна из ключевых в развитии модельного ряда ГАЗа. Ралли-рейд «Шелковый путь», на который мы планируем отправить этот «Соболь 4×4» вместе с серийными машинами, – уникальная возможность испытать как отработанные конструкции, так и новые в условиях экстремальной нагрузки.

для бездорожья по максимуму. Тем более что совсем уж сложных переделок не предвиделось.

Сначала взялись за раму. Она высокотехнологична и проста, швеллер в сечении. Чтобы повысить жесткость на кручение, мастера тюнинга сделали лонжероны коробчатыми, а в каркас безопасности вварили две диафрагмы (поперечные кресты) – примерно по той же схеме, что на «Джипе-Рэнглер».

Как и любой тюнингованный вседорожник, «Соболь» отлифтовали. Кабину подняли на 70 мм. Штатными амортизаторами осчастливили знакомого маршруточника, а сами поставили длинноходные и более энергоемкие. Подобрали иные отечественные рессоры. И благодаря этим изменениям довели ход подвески до рекордных 250 мм. Такому результату позавидует и кроссовый автомобиль.

Для передачи возросшего момента стандартную коробку передач пришлось заменить корейской, сцепление – «керамикой» Mobi с корзиной LuK. И всё. Из крупных узлов это единственные, уступившие место инородным.

ПРОДУКТОВЫЙ НАБОР

Изюминка этого вседорожника, конечно, в пневмоблокировках УАРЗ («Спрут») переднего и заднего мостов. Включаются блокировки мгновенно, мягко, оберегая трансмиссию от пиковых нагрузок. Конструкторы утверждают, что блокировки должны ходить не менее 100 000 км. В довершение предусмотрели установку очень легкой (14 кг) и тяговитой вертолетной лебедки «Спрут». С таким набором «Соболь» может карабкаться и по отвесной стене.

Для лебедки «Спрут» весом 14 кг есть место и в передке, и в корме авто. На крюке 3000 кгс, 20 м троса – хорошие показатели.

Что еще нужно «проходимцу»? Конечно, первоклассные шины, способные поднять автомобиль над дорогой, уверенно толкать его в болоте, грязи и песке. А еще противостоять корням, камням и лихо мчаться на низком давлении. Покрышки подбирали долго. На одних машина ловко месила грязь, но отказывалась катиться по песку, на других крутилась и там, и сям, но была беззащитна перед острыми камнями. Найти подходящие все-таки удалось: Michelin Latitude Cross 7,5/100R16C.

Внешний вид не впечатлил спецов: «гладкий» протектор, скругленные плечи. Чем тут грести? Но когда отправились на тестовый маршрут, поразились цепкости покрышек. Мелкие ламели ловко хватались за любые неровности, а особой формы канавки вывозили машину в топком болоте. Удивительно, но внедорожная шина на асфальте шумит не более обычной легковой. И главное – на этом «Кроссе» дорожный просвет вырос до 260 мм! Найдите в этом классе машину повыше.

КУДА ПОДАЛЬШЕ

Можно было бы на этом и остановится – проходимости у машины

Сцепление для бездорожья лучше поставить помощней. Выбрали комплект с керамическим диском Mobi и корзиной LuK.

Шины Michelin Latitude Cross 7,5/100R16C – последнее поколение покрышек для легких коммерческих машин. Удачное сочетание внедорожных и асфальтовых характеристик.

Особенно хороши Latitude Cross в песке: не закапываются глубоко и при этом уверенно тянут машину вперед.

теперь с избытком. Но заводские конструкторы пошли еще дальше. Чтобы добиться высокой скорости на бездорожье (например, в ралли-рейде), стесняться не стали и сместили силовой агрегат на 800 мм назад, благо отлифтованная кабина позволяла провести операцию без особого труда. А в освободившемся подкапотном пространстве смонтировали снискавший славу среди джиперов огромный медный радиатор от ГАЗ-53. Лучшего товарища нагруженному турбодизелю не сыскать.

ПО КАРМАНУ

Когда создатели машины окончательно подсчитали затраты на оффроудный тюнинг «Соболя», то изумились: с учетом работ и деталей удалось уложиться в 460 000 рублей – совсем не много для достижения таких характеристик, как у этого «Соболя», поверьте. Значит, они будут вполне по карману тем, кто собирается оттюнинговать свой вседорожник. И вовсе не обязательно повторять все изменения, можно остановиться, скажем, на блокировках и лебедке – машина сможет на равных биться с любым «проходимцем» в любом лесу, болоте, поле хоть вдоль, хоть поперек. **ЗР**

Трудно представить настоящий джиперский автомобиль без межколесных блокировок. На «Соболе 4×4» смонтированы ульяновские изделия «Спрут».

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
BMW																																									
116i (F20)	2012	2/б.о.	988 039р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	З	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
320d (F30) NEW!!!	2012	2/б.о.	1 515 162р.	4/5	2,0	ТД,Р4	184	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 528i	2012	2/б.о.	2 200 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	245	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 730Li	2011	2/б.о.	3 366 278р.	4/5	3,0	Б,Р6	258	З	А,8	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
MINI ONE	2011	2/б.о.	799 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	98	П	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
Ford																																									
Fusion	2012	3/100	681 700р.	4/5	1,6	Б,Р4	100	П	А,4	■				6			■		ДУ	■	Г			■	CD/6						2	■	■		■				■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Kuga	2012	3/100	1 000 000р.	4/5	2,0	Д,Р4	140	П	М,6	■	■	■	■	4		■	■		ДУ	■	Э			■	CD/6						4	■	■			■				■	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mondeo Black Edition	2012	3/100	1 187 000р.	4/5	2,0	БТ,Р4	200	П	А,6	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■		■	■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	560 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	85	П	М,5	■				2					ДУ	■	Г				CD/6						2	■	■								АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	720 000р.	4/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	■			■	2		■	■		ДУ	■	Э				CD/6		■				2	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mercedes																																									
Mercedes-Benz C-Класс	2012	2/б.о.	1 390 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz E-Класс	2012	2/б.о.	1 790 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	184	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2012	2/б.о.	1 890 000р.	4/5	3,0	Б,V6	249	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2012	2/б.о.	2 890 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2012	2/б.о.	3 270 000р.	4/5	3,5	ТД,V6	224	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen																																									
Polo Седан	2012	2/б.о.	514 900р.	4/5	1,6	Б,Р4	105	П	М,5	■			■	2		■	■		■		■					■				■	■	■									АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Golf	2012	2/б.о.	639 670р.	3/5	1,4	Б,Р4	80	П	М,5	■			■	7		■		■	■		■			■		■				■	■	■		■							АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Passat	2012	2/б.о.	997 470р.	4/5	1,4	Б,Р4	122	П	А,7	■	■	■	■	6		■		■	■	■	■				■	■	■			■	■	■		■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg	2011	2/б.о.	2 138 810р.	5/5	3,6	Б,V6	249	4х4	А,8	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■		АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok	2012	2/б.о.	1 103 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	122	4х4	М,6	■	■	■	■	4		■	■		■		■				■					■	■	■		■							АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

Изготовление оригинал-макетов рекламы, дизайн и верстка брошюр, буклетов и другой полиграфической продукции.

(495) 363-47-27

Малайское чудо для мужчин

теперь в российских аптеках!

В 2008 году малайский министр здравоохранения (ему на тот момент было 60 лет) признался, что снимается в фильмах для взрослых. Просочившаяся в интернет информация удивила всех… но только не самих жителей Малайзии! Почему?

Потому что в рацион каждого малайского мужчины входит корень Али. Это средство обладает одной особенностью – оно повышает уровень собственного тестостерона и поддерживает его на высоком уровне. Так что старшее поколение Малайзии не уступает юношам в своих сексуальных похождениях.

Долгое время корень Али был недоступен для российских мужчин – все зарубежные средства на его основе отличались крайне высокой ценой. Но сегодня в российских аптеках появился Паритет на основе корня Али – аналог дорогих импортных препаратов. Паритет не уступает им по качеству, изготовлен в условиях фармпроизводства и соответствует всем международным стандартам.

Средняя цена в аптеке за 15 капсул Паритет – 320 р.

Паритет приучает организм самостоятельно вырабатывать тестостерон в нужных количествах. Принимайте Паритет не менее 30 дней – и убедитесь в результате! Для поддержания высокого уровня тестостерона вы можете принимать Паритет постоянно.

Паритет обеспечивает мужчине высокий уровень тестостерона до самой старости[1]. А высокий тестостерон – это успех у женщин, уверенность в собственных силах и высокая сексуальная активность в любом возрасте!

Более подробную информацию о препаратах компании «Эвалар» читайте на сайте **www.evalar.ru**. Будьте здоровы!

Спрашивайте в аптеках!

«Линия здоровья «Эвалар»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный)

[1] Действие указано в рамках влияния БАД на естественные физиологические процессы в организме, зависящие от рациона питания

СоГР № RU.77.99.11.003.Е.005679.03.11, СоГР № RU.77.99.11.003.Е.021391.06.11. БАД. НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА

Нынешний, 80-й по счету «Ле-Ман» стал одним из самых революционных в истории марафонов на выносливость. Не смыкая глаз 24 часа, за гонкой следил **Дмитрий Федоров**. Фото автора и фирм-производителей.

Сюрпризы начались еще на квалификации: самый быстрый болид с традиционным, бензиновым двигателем занял лишь седьмое место. Конечно, к доминированию турбодизельных «ауди» и «пежо» мы уже привыкли за последние несколько сезонов, но здесь была совершенно иная ситуация: первое место на старте, а также с третьего по пятое впервые заняли гибридные машины – от «Ауди» и «Тойоты».

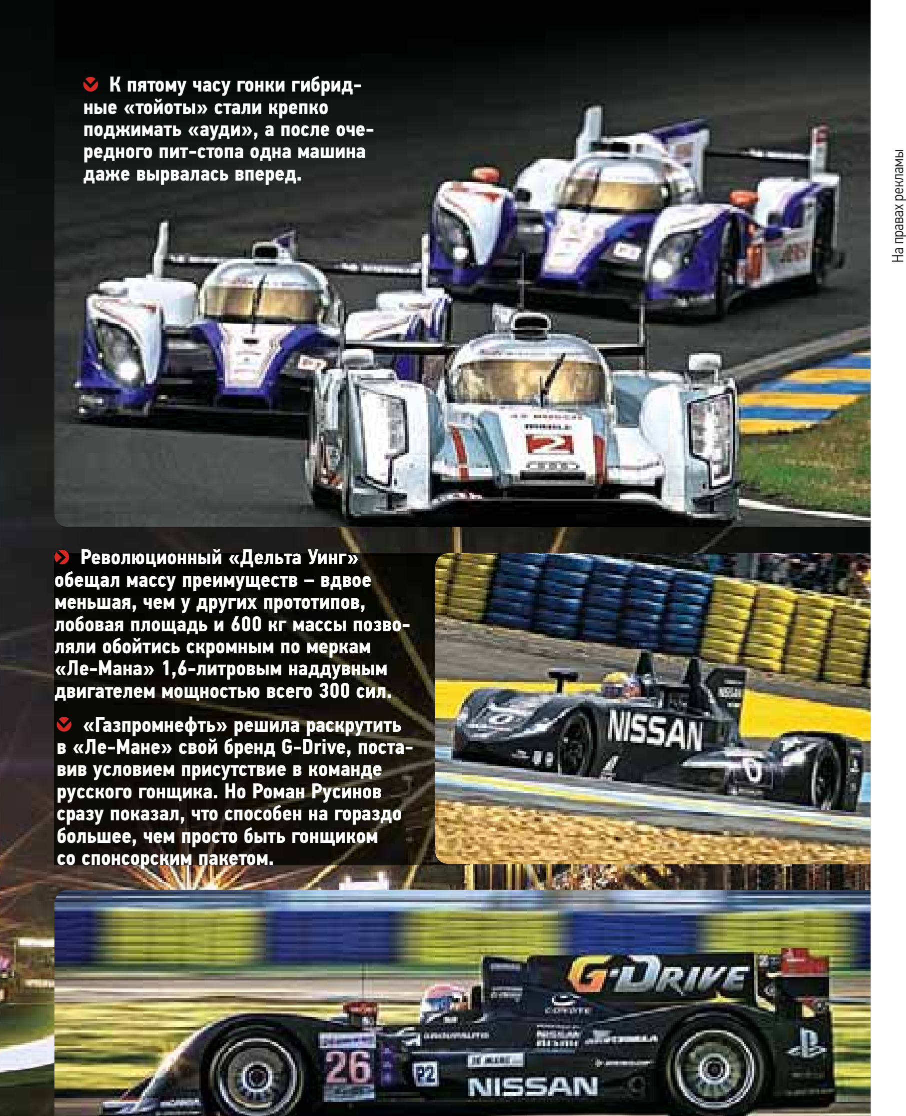
Японскую компанию в этом году по праву считали спасителем «Ле-Мана». С уходом «Пежо» чемпионат мира по гонкам на выносливость пришлось бы отменить, поскольку в главном для этой серии заводском зачете группы LMP1 осталась только команда «Ауди».

На самом деле «Тойота» не собиралась всерьез бороться за титул в этом году. Презентация болида TS030 состоялась лишь в январе, и из-за различных неурядиц он пока не выступал ни в одной гонке. Лишь неожиданный отказ «Пежо» от участия в «Ле-Мане» заставил японцев форсировать события. Так что третье и пятое места в квалификации «Ле-Мана» можно было считать серьезной заявкой на успех для команды (последний раз она выступала здесь в 1999 году). Тем более с такой необычной для гонок машиной, как гибрид.

Кстати, гибридные системы «Ауди» и «Тойоты» серьезно различаются. Немецкая модель R18 e-tron quattro оснащена турбодизелем, а электромоторы приводят передние колеса и получают энергию от маховика, накапливающего кинетическую энергию. То есть вдобавок получается, что это еще и полноприводный автомобиль. «Тойота» избрала иную схему: основной двигатель бензиновый, собранная при торможениях энергия накапливается в суперконденсаторах и служит для привода электромоторов, придающих дополнительное ускорение задним ведущим колесам.

В отличие от команды «Ауди», которая для подстраховки новейших гибридов на всякий случай вывела на трассу и пару проверенных дизельных R18 ultra, «Тойота» практически шла ва-банк. Ведь именно она была пионером автомобильной гибридизации, вдобавок успех новаторских бензоэлектрических машин в многочасовой гонке на выносливость дал бы серьезный рекламный эффект.

Тактика «Ауди», которая основной упор также сделала на гибриды, посадив на один из них экипаж Лоттерер – Трелуйе – Фесслер, прошлогодних победителей «Ле-Мана», поначалу казалась более осторожной. Хотя для немцев обычная, уже одиннадцатая по счету победа



К пятому часу гонки гибридные «тойоты» стали крепко поджимать «ауди», а после очередного пит-стопа одна машина даже вырвалась вперед.

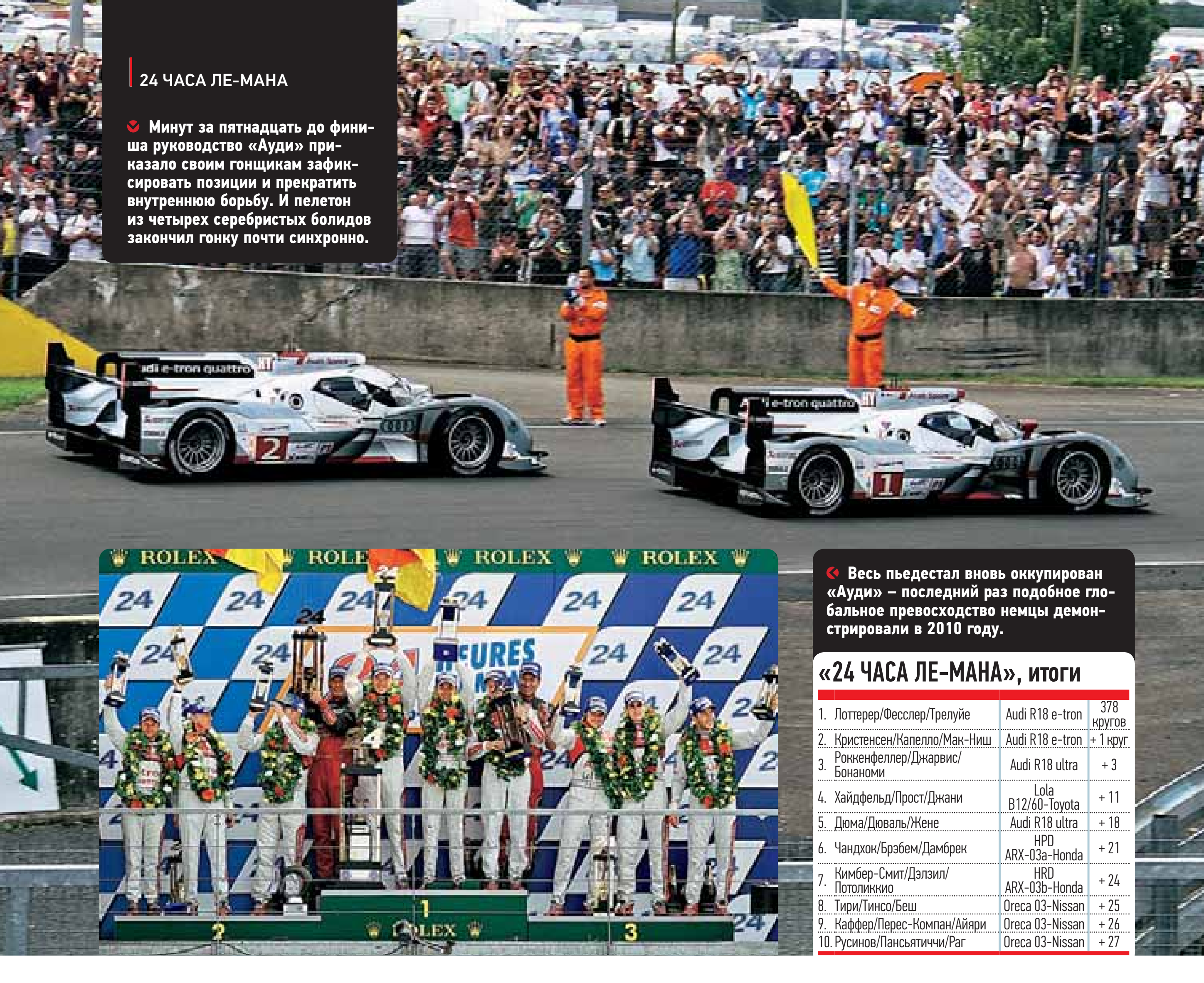
Революционный «Дельта Уинг» обещал массу преимуществ – вдвое меньшая, чем у других прототипов, лобовая площадь и 600 кг массы позволяли обойтись скромным по меркам «Ле-Мана» 1,6-литровым наддувным двигателем мощностью всего 300 сил.

«Газпромнефть» решила раскрутить в «Ле-Мане» свой бренд G-Drive, поставив условием присутствие в команде русского гонщика. Но Роман Русинов сразу показал, что способен на гораздо большее, чем просто быть гонщиком со спонсорским пакетом.

в «Ле-Мане» была не принципиальна, – важен в первую очередь триумф гибридных технологий и нового бренда e-tron.

Однако в ходе гонки оказалось, что гибридные «ауди» не только быстрее своих чисто дизельных собратьев, но и заметно надежнее. Дизельные R18 то и дела заруливали в боксы для решения неожиданно возникавших проблем, в то время как гибриды спокойно наматывали круги. Вскоре очень неплохие результаты стали показывать и «тойоты», к пятому часу гонки они даже вышли на лидирующие позиции. Но тут в японском стане начались неудачи. Вначале прототип под управлением Энтони Дэвидсона при круговом обгоне зацепил в повороте «Феррари» группы GTE-Am и, совершив несколько кульбитов в воздухе, приземлился в отбойник. Пилот, хоть и смог самостоятельно выбраться из разбитой машины, получил серьезные травмы позвоночника. Гонку прервали, а через час после ее возобновления вторая «Тойота» под управлением Казуки Накаджимы отправила в отбойник еще одну сенсацию гонки – выступавший вне конкурса под нулевым номером экзотический «Дельта Уинг» с непривычно маленьким, 1,6-литровым наддувным мотором «Ниссан». «Тойота» после заезда в боксы вернулась на трассу, но на 11-м часу состязания все же сошла из-за проблем с двигателем. Провал? Скорее, небольшая заминка перед будущим триумфом: редко когда дебютант (все-таки 13 лет отсутствия в Ле-Мане – серьезный срок) так серьезно заявлял о себе в первой же гонке, тем более выводя на старт принципиально новую машину.

Кстати, тот совершенно необычный «Дельта Уинг» тоже



Минут за пятнадцать до финиша руководство «Ауди» приказало своим гонщикам зафиксировать позиции и прекратить внутреннюю борьбу. И пелетон из четырех серебристых болидов закончил гонку почти синхронно.

Весь пьедестал вновь оккупирован «Ауди» – последний раз подобное глобальное превосходство немцы демонстрировали в 2010 году.

«24 ЧАСА ЛЕ-МАНА», итоги

1.	Лоттерер/Фесслер/Трелуйе	Audi R18 e-tron	378 кругов
2.	Кристенсен/Капелло/Мак-Ниш	Audi R18 e-tron	+ 1 круг
3.	Роккенфеллер/Джарвис/Бонаноми	Audi R18 ultra	+ 3
4.	Хайдфельд/Прост/Джани	Lola B12/60-Toyota	+ 11
5.	Дюма/Дюваль/Жене	Audi R18 ultra	+ 18
6.	Чандхок/Брэбем/Дамбрек	HPD ARX-03a-Honda	+ 21
7.	Кимбер-Смит/Дэлзил/Потоликкио	HRD ARX-03b-Honda	+ 24
8.	Тири/Тинсо/Беш	Oreca 03-Nissan	+ 25
9.	Каффер/Перес-Компан/Айяри	Oreca 03-Nissan	+ 26
10.	Русинов/Пансьятиччи/Раг	Oreca 03-Nissan	+ 27

выдавал неплохие результаты. По крайней мере, в квалификации он показал 29-е время, опередив четыре машины из группы LMP2. Но что будет с этим проектом дальше, не могут сказать даже его создатели. «Ле-Ман» был для них всего лишь попыткой куда-то пристроить свое детище после того, как от него отказались организаторы конкурса на новое шасси серии IndyCar, посчитавшие «Дельта Уинг» слишком революционным.

В целом для компании «Ниссан» нынешний «Ле-Ман» также можно считать удачным. Почти половина участников зачета LMP2 выбрали шасси «Орека» с ее 4,5-литровым мотором V8. Причем во французской команде «Сайнатех-Ниссан» в числе гонщиков оказался наш Роман Русинов, во многом благодаря спонсорской поддержке «Газпромнефти». Для Романа это уже третий «Ле-Ман», но никогда он не имел такого сильного бэкграунда – ранее его лучшим достижением было 27-е место в абсолюте за рулем «Феррари-430 GT2». Пересев за руль настоящего прототипа, Русинов вместе с французскими партнерами по команде показал свои возможности: четвертое место в классе и десятое в абсолютном зачете – на сегодняшний день это лучший результат русского гонщика на кольце «Сартэ». Причем Роман был явным лидером команды на протяжении всей гонки – с его напором не мог сравниться ни Нельсон Пансьятиччи, ни тем более любитель Пьер Раг. Довольно долго Русинов шел на второй позиции в классе, но лопнувшая покрышка в итоге заставила забыть о подиуме.

В остальном гонка, хотя и была напряженной, прошла без особых откровений. С прытью лидирующих «ауди» после схода «тойот» спорить было уже некому, борьба за главный приз развернулась именно среди немецких машин. Командная тактика этому не препятствовала. Хотя прошлогоднюю победу Трелуйе, Фесслера и Лоттерера многие считали лишь удачным стечением обстоятельств, так как только их «Ауди» добрался до финиша, этот экипаж вновь доказал свою состоятельность. Отрыв от второго e-tron под управлением Кристенсена, Капелло и Мак-Ниша составил ровно круг.

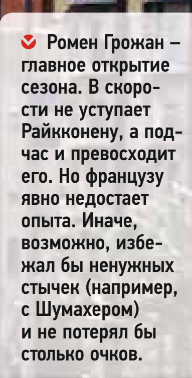
Третье место также оказалось за «Ауди», а вот четвертое досталось частной команде «Ребеллион Рейсинг» с далеко не самой быстрой машиной «Лола B12/60», оснащенной мотором «Тойота». Так что, хоть и косвенно, японская фирма могла считать четвертое место своим. Но лавры первого в мире гибридного прототипа, одержавшего победу в Ле-Мане, уже навсегда останутся у «Ауди». Тем не менее основная интрига разыграется в будущем году, когда нас ждет явно жаркая борьба гибридов. С нынешним напором японцев «Ауди» тут придется несладко. Ведь пути назад у «Тойоты» уже нет – ее гибриды должны быть лучшими во всем, и точка. ЗР

ORIENT
Automatic
M-FORCE
200m
ORIENT
Automatic
EL03001B
РЕКЛАМА
M-FORCE
www.orientwatch-japan.ru

ЗАГАД НЕ БЫВАЕТ БОГАТ

Полсезона позади, а никакой ясности в чемпионате мира нет – всегда бы так! Шансы претендентов на титул исследует **Сергей Зиновьев**.

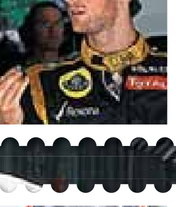
Ромен Грожан – главное открытие сезона. В скорости не уступает Райкконену, а подчас и превосходит его. Но французу явно недостает опыта. Иначе, возможно, избежал бы ненужных стычек (например, с Шумахером) и не потерял бы столько очков.



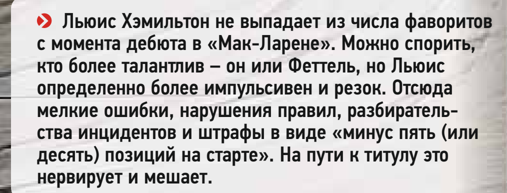
Серхио Перес признан одним из самых быстрых, но ему не хватает столь же быстрой машины. «Заубер» лишь эпизодически позволяет мексиканцу блистать на трассе. А если Перес сменит Массу в «Феррари» (ходят такие слухи), то попадет под пресс Алонсо, который не терпит равенства внутри команды.

Дженсон Баттон, начав сезон с победы, угодил затем в необъяснимую полосу неудач. Британец не сверхбыстрый, зато очень опытный, в моральной неустойчивости не замечен. Отставание от лидеров пока не катастрофично. Однако нет сомнений, что «Мак-Ларен» будет работать главным образом на Хэмильтона.

Марк Уэббер после победы в Монако опередил Феттеля в турнирной таблице! Мастер зрелищных обгонов едет сверхнадежно, почти безошибочно. Но, увы, предыдущие годы показали, что «Ред Булл» не допустит первенства австралийца. Предпочтение всегда отдается первому номеру команды. В составе «Ред Булла» чемпионом Уэбберу не быть.



Пастор Мальдонадо принес «Вильямсу» первую победу после многолетнего перерыва. Сам колумбиец, безусловно, хорош. Желание обогнать любой ценой – качество замечательное. Однако полезно еще умение принести команде очки вместо того, чтобы испортить всю гонку одной неудачной атакой. И Пастора тормозит машина. Она достаточно быстра только на трассах, наиболее удобных для нее.



Льюис Хэмильтон не выпадает из числа фаворитов с момента дебюта в «Мак-Ларене». Можно спорить, кто более талантлив – он или Феттель, но Льюис определенно более импульсивен и резок. Отсюда мелкие ошибки, нарушения правил, разбирательства инцидентов и штрафы в виде «минус пять (или десять) позиций на старте». На пути к титулу это нервирует и мешает.

Сочинители правил и технического регламента добились своего. В семи первых гонках – семь разных победителей из пяти разных команд! Почему так происходит? Ясно, что дело не в пилотах – сильные всё так же сильны (за редким исключением). Складывается впечатление, что машины от рождения неважно сбалансированы и нестабильны, а потому каждая новая трасса – ребус для гонщиков и инженеров. Нужные настройки удается найти не всем и не всегда. Но уж если нашел, лови удачу. И ее поймали Нико Росберг и Пастор Мальдонадо, одержав первые в карьере победы.

Про шинную тактику и говорить нечего. Точно просчитать, какие и когда следует ставить шины на пит-стопах, нынче, похоже, не способен никто. В конце каждой гонки видны последствия ошибок: то Кими Райкконен теряет дюжину позиций за пять кругов, то Себастьян Феттель лишается очевидной победы из-за износа шин. Были шинные просчеты и у «Макларена» с «Феррари». Явного, очевидного лидера среди команд и пилотов нет. Кто станет чемпионом? Сложный вопрос. ЗР

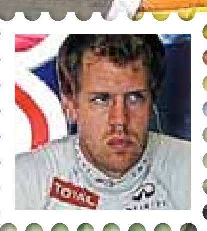
Фелипе Масса – главный претендент на увольнение из «Феррари» по ходу сезона, но никак не на титул. И даже разовое попадание на подиум кажется для него нереальным. Бразилец словно чем-то деморализован. В моментальное восстановление былой мотивации нет веры.

Михаэль Шумахер до начала сезона не входил в число фаворитов. Не потому, что годы не те, а просто машина «Мерседеса» родилась на свет с повышенной чувствительностью к состоянию шин. То слишком быстро изнашиваются, то слишком медленно прогреваются. Кроме того, немцу просто фатально не везло: поломки и аварии одна за другой. И первый подиум в Валенсии он получил благодаря неудачам других пилотов. Не фаворит.

Нико Росберг, если считать по очкам, в пять раз эффективнее партнера по команде! Победа «Мерседеса» в Китае выглядит, пожалуй, случайной – каким-то образом удалось настроить машину так, что она оказалась самой быстрой. На других этапах все иначе, и Росберг просто не в состоянии реализовать свои личные возможности в полной мере.

Фернандо Алонсо и «Феррари» зимой причисляли к фаворитам осторожно и с оговорками. Но испанец, не переставая сетовать на технические проблемы, почти сразу захватил лидерство. Впрочем, две его победы – во многом дар фортуны. В Малайзии Алонсо чудом сдержал атаки преследователя, а в Валенсии выиграл благодаря сходам двух лидеров. Тем не менее он явный претендент на титул – по совокупности скорости, опыта и умения извлекать максимум из ситуации.

Кими Райкконен если до сих пор не выиграл, то только из-за тактических просчетов своей команды. Финн уверенно набирает очки, используя максимум возможностей машины, – «Лотос» оказался быстрее, чем ожидалось зимой. В принципе Райкконену по силам пробиться в тройку призеров (если программа модернизации будет успешной), но вряд ли на первое место.



Себастьян Феттель вроде такой же, как и был: быстрый, аккуратный, терпеливый, готовый ждать удобного случая. А вот темп набора зачетных очков совсем другой. И дорогущий руль, помнится, он в гневе швырял – не типичный для сдержанного немца жест. Но! Если бы в Валенсии на «Ред Булле» не сломался мотор, не Алонсо стал бы лидером чемпионата. Феттель – фаворит!

НЕПОДДЕЛЬНЫЙ ЯНТАРЬ

Третий год подряд возрожденная гонка «Янтарная Волга» радует поклонников автоспорта красивыми автомобилями и зрелищной борьбой. **Вадим Никишев** побывал на «Нижегородском кольце», где прошел первый в этом сезоне этап.

Горьковские машины – знаковые для отечественного автоспорта. Именно они в послевоенные годы стали первыми «кузовами» в тогда еще линейных гонках СССР – сначала «победы», затем «волги». Курс был взят на массовость и повышение профессионализма, и с каждым сезоном заявки на участие подавало все больше пилотов: своих гонщиков выставляли автотранспортные комбинаты, таксопарки, заводы... Появлялись и стационарные трассы – «минские кольца» (большое и малое), «Невское кольцо», «Неманское кольцо» в Литве, «Межапарк» и «Бикерниеки» в Латвии. Именно там с 1964-го по 1991 год рижский таксопарк проводил «Янтарную Волгу», в которой

Красноярский пилот Денис Самсонов, выступавший на скромной «двадцатьчетверке» с раскраской под такси, отбил атаки прибалтов на холеных «волгах» и стал серебряным призером этапа.

Трехкратный чемпион СССР, 25-кратный чемпион России Николай Демидов внимательно слушал товарищей по цеху, но на трассе гнул свою линию. Итог – первое место в гонке.

В напряженной борьбе Нормундс Добундс (№ 13) выбил Николая Демидова (№ 74) с трассы. Нижегородскому чемпиону хватило скорости, чтобы на предпоследнем круге обойти обидчика и выиграть заезд!

гонялись и формульные, и кузовные классы.

Рижане возродили Dzintara Volga в 2010 году. Нашлась старая техника, встрепенулись опытные пилоты: Валдис Белмерс, Александр Сорокин, Яак Кууль, Хайнц Зигерт, Александр Стоян. Гонщики помоложе тоже заинтересовались легендарной гонкой и построили машины в соответствии с техническим регламентом. И когда в прошлом году представителям «Собрания классических автомобилей ГАЗ» удалось договориться о проведении выездного этапа на родине «волг», на «Нижегородское кольцо» приехала мощная прибалтийская сборная. К ним присоединились местные пилоты и даже один гонщик из Красноярского края – всего стартовые заявки подали без малого 30 участников! Такой массовости нет ни в одном классе официального чемпионата России.

При этом «Янтарная Волга» ничуть не похожа на ралли классических автомобилей. Контактная борьба, ревущие на пределе моторы, красивые обгоны – всё как в былые годы! Поэтому, вдохновившись удачным опытом, представители АСК «Нижегородское кольцо» организовали свою гоночную серию NLS (National Light Series), первый из четырех этапов которой стартовал 1 июля. Техника – недорогие классические и переднеприводные «лады», подготовленные по кроссовым требованиям, и, разумеется, «волги». Идея красивая: дать пилотам шанс с минимальными тратами стать участниками полноценных соревнований, которые в перспективе могут получить статус Кубка страны. И если они будут хотя бы наполовину такими же популярными, как советская «Янтарная Волга», успех NLS обеспечен. ЗР

Черному ГАЗ-21 даже с современным впрысковым мотором тяжело бороться с более современными (хотя тоже давно устаревшими) 24-ми – пилоту не удалось подняться выше 12-го места.

Обидно, когда до финиша не хватает совсем чуть-чуть… Гунтис Шкеле словно оправдывается перед сочувствующим пелетоном. Но в технических видах спорта не все зависит от гонщика.

Панель от ГАЗ-2410. Остальное – современные гоночные атрибуты: каркас, «седло», сетка, огнетушитель. Сиденье сдвинуто к центру машины для лучшей развесовки. Скорость под 200 км/ч на современном кольце впечатляет.

КРАСНАЯ ЖАРА

Горячий хэтчбек? Мелочь, каботажный флот! Настоящая Америка – это жаркое купе. С легендарным «Шевроле-Камаро» пятого поколения знакомился **Александр Крючков**. Фото **Александра Кульнева**.

С КАКОЙ ПЛАНЕТЫ

Когда видишь «Шевроле-Камаро», мысль только одна: «Как он выглядит!». Картинки из пресс-релизов и фотоотчеты с выставок дают некоторое представление, но, когда эта штука у тебя перед глазами, ощущения на другом уровне. Сложно сказать, что привлекает внимание больше – клиновидный нос, толстые белые полосы вдоль капота или утопленные в кузов двери. В любом случае, собрав всё вместе, дизайнеры сделали машину потрясающей! Даже если рядом высадятся инопланетяне, они выглядели бы не так вызывающе. Может, они и высадились, я все равно не смог бы заметить.

АМПЛУА – РОБОТ

«Камаро» первого поколения появился в конце 1960-х. По замыслу создателей, модель должна была составить конкуренцию «Форду-Мустанг», но так и не достигла популярности соперника среди покупателей. И среди режиссеров. В американском кино бессчетное число эпизодов с участием «Мустанга». В первую очередь вспоминаются прыжки по холмам Сан-Франциско в фильме «Буллитт» и грандиозная погоня длительностью 34 минуты в оригинальном «Угнать за 60 секунд». Другой маскл-кар, возрожденный в современном обличье, – «Додж-Челленджер» похвастается главной автомобильной ролью в «Исчезающей точке». Что касается актерской карьеры «Камаро», то в голову приходит разве что робот из «Трансформеров». Что-то не припомню, чтобы эта модель «Шевроле»

снималась в каком-нибудь более взрослом кино (клип «Тату» не в счет). Хотя, если подумать...

«Камаро» всегда казался чистокровным «американцем», но платформу для нынешнего, пятого поколения разработало австралийское подразделение «Дженерал моторс» – «Холден». А значит, далекие предки современного «Шеви» носились по пустыням в окрестностях Мельбурна в «Безумном Максе». Так или иначе, настало время оценить работу инженеров Зеленого континента в деле.

ГДЕ ТИХО, ГДЕ ГРОМКО

Когда садишься за руль, интерьер поначалу немного разочаровывает. Конечно, будь он в другой машине, его без сомнений можно было бы назвать стильным, да и к качеству отделки не придерешься, но при такой внешности ждешь большего.

При покупке автомобиля предлагают оранжевые вставки в салон за дополнительную плату, – возможно, они исправят положение.

А вот с низкой крышей вряд ли что-то сделаешь: если рост хоть чуть-чуть выше среднего, голова упрется в потолок.

Но стоит выехать на дорогу, перестаешь обращать на это внимание. Раздвигаешь воздушные потоки огромным выступом на капоте и острыми кромками крыльев – и захватывает восхитительное ощущение того, что едешь на типичном «американце». Большом и мощном! Уж не знаю, специально ли дизайнеры работали над этими элементами экстерьера или у них так нечаянно вышло. Довольно быстро понимаешь, что

Американский красавец в чуждой среде – на гоночной трассе «Смоленское кольцо».

ТЕСТЫ «ЗА РУЛЕМ» НА АВТОДРОМЕ «СМОЛЕНСКОЕ КОЛЬЦО»

Автомобиль	Время круга, с
Nissan GT-R	1.41,8
Porsche 911 Turbo S	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	1.45,5
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	1.49,2
Chevrolet Camaro	**1.51,6**
Audi RS3	1.51,6
Volkswagen Golf R	1.54,0*
Mercedes-Benz C63 AMG	1.54,8 (по мокрому)
Volkswagen Golf GTI 35	1.55,0*
Ford Mustang 700 (тюнинг)	1.55,4
BMW 1 Series M Coupe	1.55,8 (по мокрому)
SEAT Leon Cupra	1.56,0*
Volkswagen Golf GTI	1.56,2*
Volkswagen Scirocco	1.56,6*
Skoda Octavia RS	1.56,8*
Renault Clio RS	1.57,4
SEAT Leon FR	1.58,0*
Lexus IS-F	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	1.58,2 (по мокрому)
Jaguar XKR	1.58,7 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v (тюнинг)	2.06,7
Ford Fiesta Sport Limited Edition	2.09,8 (по мокрому)
Renault Sandero	1.6 16v 2.12,2

*Время круга, показанное на штатных шинах, отличается от времени круга на мерном комплекте (подробнее см. ЗР, 2012, № 7).

Ругать задние места в купе – дурной тон. А что вы хотели? Главное – они есть. Для детей или подростков.

Классика: атмосферный двигатель большого литража. Стакан бензина на километр для него далеко не предел.

размеры машины на самом деле внушительные. С непривычки даже кажется, что она едва помещается в полосе.

Внутри на удивление тихо. Настолько, что реальная скорость может отличаться от субъективно воспринимаемой раза в полтора. Но если открыть люк, то все старания конструкторов на тему шумоизоляции пойдут прахом. Я предпочел другой способ нарушить тишину в салоне: в «Камаро» стоит аудиосистема с девятью динамиками от «Бостон акустикс» и звучит она более чем достойно.

При длительной езде неудобство лишь одно: педаль газа слишком сдвинута вправо, со временем устает нога. Можно дать ей отдохнуть, включив круиз-контроль. А когда станет скучно, нажать педаль в пол. Тогда двигатель V8 объемом 6,2 л, до этого лениво крутивший около 2000 об/мин, проснется и, после секундного раздумья автоматической коробки передач, выстрелит машину вперед. Его рык прекрасен, но, черт возьми, он должен быть громче! Быстротой и непринужденностью набора скорости хочется наслаждаться

Смотрите на iPad: панорама салона

Интерьер хорош. Сюда бы вместо руля в современной стилистике «Шевроле» – какой-нибудь особый штурвал.

На экране борткомпьютера 13 л/100 км. За городом в спокойном режиме! Оцифровка спидометра – в километрах в час.

После нескольких кругов по трассе оба термометра (в нижнем ряду) зашкаливают. А я-то думал, что эти приборы для красоты.

бесконечно. Точнее, пока бак не опустеет. У этого V8 есть хитрая система, отключающая при малой нагрузке половину цилиндров, но при каждом ускорении средний расход растет на глазах. Так что, если хотите уложиться в 12 л/100 км в загородном режиме, забудьте про резкое педалирование.

ЕЗДА ПО ТЕРМОМЕТРУ

Честно говоря, были некоторые сомнения относительно того, способен ли «Камаро» ехать по гоночной трассе по-настоящему быстро. Все-таки создан он явно не для трек-дней. Однако «Шеви» вполне уверенно чувствовал себя на «Смоленском кольце». Коробка щелкала передачами довольно бодро, тормоза порадовали эффективностью и понятным откликом, но главным сюрпризом стала управляемость. И дело не в самом по себе сцеплении с трассой – оно вполне умеренное. Удивило то, насколько сбалансированной в поворотах сделали австралийцы тяжелую машину.

Недостаточная поворачиваемость на входе существенно меньше, чем

Вадим КРЮЧКОВ, заведующий отделом спорта ЗР

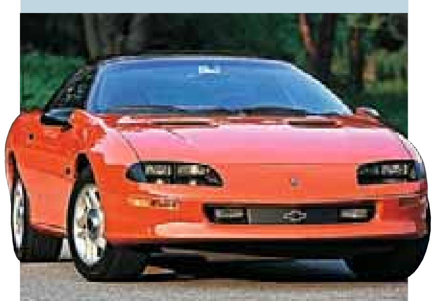
Бывают автомобили молодежные, а вот «Камаро» назвал бы... моложавым. Хорошая игрушка для состоятельных дядечек, в душе оставшихся мальчишками. Типичный американский маскл-кар, громкая музыка на компонентах «Бостон», неординарный облик... Сюда так и просятся очки «Рэй Бан» – разумеется, модели «Авиатор» – и длинноногая барышня на правое сиденье.

КРЕСТНЫЙ ОТЕЦ, КРЕСТНЫЙ ДЕД...

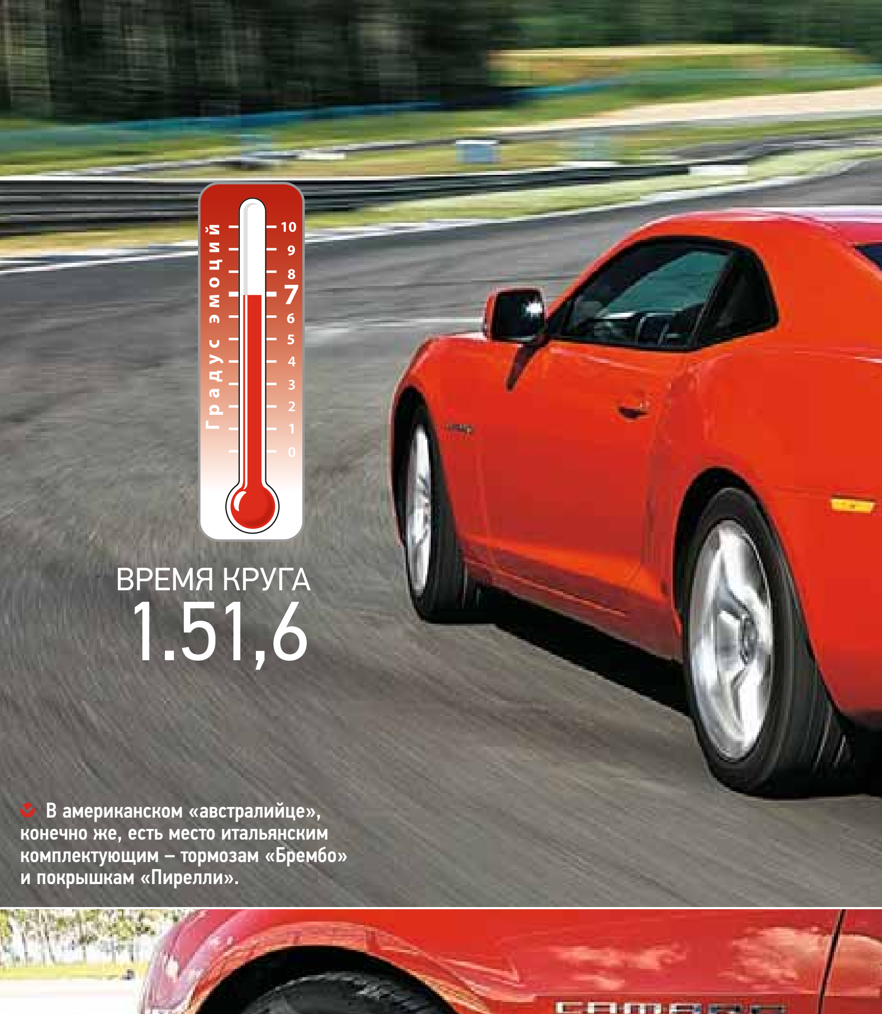
Первое поколение. Год выпуска 1967–1969-й. Говорят, название «Камаро» – вариация французского camarade, товарищ. Потому и красный!

Второе поколение, 1970–1981. С ежегодными модификациями продержалось на конвейере дольше других «камаро».

Третье поколение, 1982–1992. Дитя топливного кризиса. В гамме моторов появился 4-цилиндровый экономичный двигатель.



Четвертое поколение, 1993–2002. Модификации «дистрофик-кар» исчезли из гаммы, снова сделан упор на мощность.



В американском «австралийце», конечно же, есть место итальянским комплектующим – тормозам «Брембо» и покрышкам «Пирелли».

ожидаешь, что позволяет раньше начать разгон на выходе. Система стабилизации, правда, срабатывает рановато, но, если переключить ее в спортивный режим, позволяет аккуратно довернуть машину газом и даже, если у водителя хватит смелости, провалить корму в глубокий занос. Как итог, 405-сильный «Камаро» показал время круга 1.51,6, оставив с носом 700-сильный «Форд-Мустанг» (1.55,3; ЗР, 2011, № 12). Так что «Шевроле» доказал превосходство на гоночной трассе.

Его беда в другом. Стоит проехать три-четыре круга в максимальном темпе, как двигатель и коробка перегреваются, температура масла в обоих агрегатах переваливает за 150°. Тормоза еще держатся, но по изменившемуся усилию на педали понятно, что и им тяжко. Так что после каждых пяти минут (буквально!) скоростного хода автомобиль приходится долго остужать. Спринтер, ничего не скажешь.

В этом году марка представила модификацию «Камаро ZL1», она вроде как более гоночная. Интересно, сколько продержится она?

Впрочем, пусть сначала доедет до России.

Если ехать недалеко, места для поклажи много. Но в дальний путь загрузил бы сюда запаску.

ПРОЖОРЛИВЫЙ, НО ЧЕСТНЫЙ

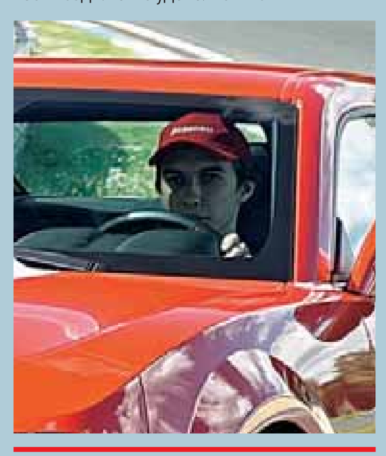
Есть одна вещь, которая мне безумно нравится в этой машине. Многие автомобили престижных марок – заложники своего бренда, и порой сложно отличить, какие ощущения настоящие, а какие навеяны значком марки. Здесь же все по-другому. Поскольку «Камаро» не особо популярен по эту сторону Атлантики, а имя «Шевроле» делит с разного рода «корейцами», то с точки зрения впечатления он абсолютно честен.

Отсутствие громкого шильдика сказывается и на цене: от 2,6 млн. руб. за вариант с V8 и от 1,9 млн. – с 3,6-литровым V6. Вроде немного для машины, которая заставляет окружающих выворачивать шею. Однако большую часть времени «Камаро» будет казаться неразумным: громоздкий, прожорливый, непрактичный, с чисто символическими задними сиденьями и без запаски. К тому же склонность к перегреву не позволит в полной мере компенсировать эти недостатки на треке.

Но если вы на пустом шоссе в солнечный день, то сложно найти автомобиль, который соблазнит вас больше. *ЗР*

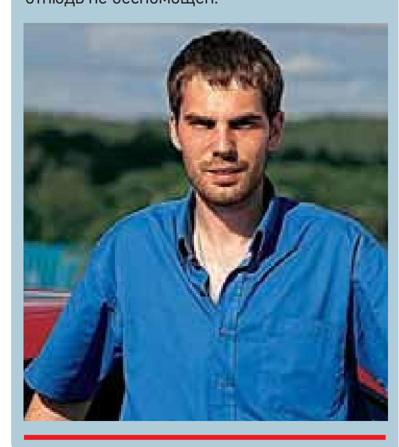
Александр КРЮЧКОВ, тест-пилот ЗР

Если рассуждать здраво, в нашем мире хот-хэтч или какой-нибудь европейский спорткар имеет существенно больше смысла. «Камаро» же именно своей иррациональностью и впечатляет. Были бы на него деньги, купил бы что-нибудь еще, но по возможности ездил бы с удовольствием.



Олег ПЕТРИКОВ, мастер спорта, генеральный директор автодрома «Смоленское кольцо»

Вопреки ожиданиям, автомобиль великолепно ведет себя на гоночной трассе. Но недолго – больше пяти кругов подряд мы не смогли по ней проехать из-за перегрева трансмиссии. «Камаро» хорошо управляется, великолепно тормозит, но с не полностью отключенной системой стабилизации не получается в полной мере насладиться прохождением поворотов: электроника не позволяет полностью раскрепоститься. Вывод прост: американский автомобиль предназначен все же для езды по хайвеям, а не для трека. Хотя и на треке отнюдь не беспомощен.



ВНЕСЛИ ЯСНОСТЬ

Блестяще провел новозеландский этап раллийного чемпионата мира Евгений Новиков. С самого начала захватив четвертую позицию, россиянин удержал ее вплоть до финиша, став лучшим из пилотов-частников. После «дежурного» вылета Яри-Матти Латвалы на седьмом спецучастке Новиков даже стал третьим, но затем пропустил вперед матерого Петера Сольберга. Именно надежный норвежец стал лидером заводской команды «Форд», в то время как Латвала, который нередко лидировал, завершает гонки вдали от призовых мест. В Новой Зеландии финн стал лишь седьмым и уступает в турнирной таблице даже Новикову, у которого пятая строчка.

Что касается борьбы за титулы, то, похоже, ясность наступила уже на экваторе сезона. Третий дубль «Ситроена» подряд – без комментариев. Себастьен Лоэб и Микко Хирвонен уверенно возглавляют зачет пилотов, а в зачете марок у «двойного шеврона» перевес почти в сотню очков.

ШАНСЫ ДЕБЮТАНТА

Сенсация в чемпионате DTM состоялась на втором этапе: на «Лаузицринге» выиграла дебютантка чемпионата – машина БМВ-М3, а к победе ее привел канадец Бруно Спенглер. Изрядная неожиданность после провальной для БМВ первой гонки!

Представители БМВ поднимались на подиум еще дважды – на английской трассе «Брендс-Хэтч» и в Шпильберге (Австрия). Однако парадом в этом сезоне убедительно командует экс-чемпион Гэри Паффетт за рулем «Мерседеса». Британец выиграл уже два этапа, на остальных был на подиуме, и его отрыв от шведа Матиаса Экстрёма («Ауди») после четырех гонок почти двукратный.

Шансы пилотов БМВ на титул при таком раскладе невелики. Однако Спенглер и Мартин Томчик закрепились в группе лидеров и, несомненно, поучаствуют в дележе призовых мест.

ПОЛОСАТАЯ ЖИЗНЬ

Иван Мюллер и Ален Меню добавили в копилку «Шевроле» очки за победы в заездах в португальской Альгарве. И, собственно, вместе с партнером по команде Робертом Хаффом поделят все призовые места «турингового» чемпионата мира – иной вариант почти нереален.

Самая интересная борьба идет за спинами трио «Шевроле»: Том Коронел (БМВ-320) и Габриэле Тарквини («СЕАТ-Леон») идут по турниру ноздря в ноздрю. В Альгарве чуть лучше выступил Коронел, на чьем счету третье и пятое места в заездах. А итальянцу не повезло. Финишировав вторым в первой гонке, он попал под раздачу в следующей, – машину Тарквини вынес с трассы Хафф.

У российского пилота Алексея Дудукало после подиума на этапе в Словакии, похоже, началась черная полоса. Очков он не набирает, даже если стартует с высоких позиций. Так было и в Альгарве, где Алексея в борьбе за шестое место подтолкнул Ален Меню, после чего последовали авария и сход. А «легкие касания» в WTCC не рассматриваются как нарушение правил.

КАЛЕНДАРЬ

4–5.08 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), Moscow Raceway
4–5.08 чемпионат России по кроссу (грузовики, УАЗы), Арзамас
4–5.08 чемпионат России по кроссу (багги), Арамиль
10–11.08 Кубок России по ралли, «Выборг»
10–12.08 чемпионат России по ралли-кроссу, Воронеж
10–13.08 чемпионат России по трофи-рейдам, «Сусанин-Трофи», Костромская область
11–12.08 чемпионат России по кроссу (легковые), Первоуральск
17–19.08 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Полысаево, Кемеровская область
17–19.08 чемпионат России по картингу, Магнитогорск
18–19.08 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), Санкт-Петербург
24–25.08 Кубок России по ралли, «Текстильный край», Фурманов, Ивановская область
24–26.08 чемпионат России по ралли-кроссу, Кубок президента Татарстана, Казань
24–26.08 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Пелагиада, Ставропольский край
24–26.08 Кубок России по кроссу (все классы), «День урожая», Рязань
24–25.08 Кубок России по ралли-рейдам, «Владимир», Владимирская область
24–26.08 Кубок России по картингу, Ростов-на-Дону

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1, после 8 этапов

Пилоты

1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	111
2. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	91
3. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	88
4. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	85
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес»)	75
6. К. Райкконен (Финляндия, «Лотос – Рено»)	73

Команды

1. «Ред Булл»	176
2. «Мак-Ларен»	137
3. «Лотос»	126
4. «Феррари»	122
5. «Мерседес»	92
6. «Заубер»	60

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

7-й этап, Ралли Новой Зеландии

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	4:01.51
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	0.29
3. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	1.36
4. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фиеста»)	2.13
5. Т. Новилль (Бельгия, «Ситроен-DS3»)	2.42
6. Д. Сордо (Испания, «Мини-Джон Купер Уоркс»)	3.03

Леонид Леонидович АФАНАСЬЕВ
К 100-летию ученого и общественного деятеля

В августе этого года отметят 100-летие заслуженного деятеля науки и техники, доктора технических наук профессора Афанасьева. В течение 20 лет – можно сказать, до последних дней своих – он был президентом Федерации автомобильного спорта СССР и ректором Московского автодорожного института. При нем МАДИ превратился в один из лучших технических вузов, в его стенах закладывались основы отечественной науки безопасности движения, отрабатывались научные принципы эксплуатации автопарка страны.

Жизнь профессора Афанасьева богата событиями. Юношей он начинал с моря – был кочегаром на морских пароходах. Затем круто сменил курс: поступил в автодорожный институт, блестяще окончил его и посвятил себя автомобилям, автомобильной науке, автоспорту. С первых дней войны добровольно ушел на фронт. И гордился, что его первой медалью была «За оборону Ленинграда». В составе военно-дорожного отряда обеспечивал работу на «Дороге жизни».

В годы, когда Леонид Афанасьев возглавлял Федерацию автомобильного спорта, она обрела международный авторитет. Этому в немалой степени способствовали проводившиеся при активном участии наших гонщиков первенства соцстран по разным видам автомобильного спорта. Большое впечатление произвели тогда и успехи наших спортсменов в марафонах Лондон – Сидней и Лондон – Мехико, в ралли «Тур Европы», где они выступали на отечественных машинах. О том, какую роль в этом играл наш президент ФАС, писал

и тогдашний «За рулем»: «Если речь заходит об автоспорте Москвы или страны в целом, то особое место в нем занимает фигура Леонида Леонидовича Афанасьева, доктора технических наук, ректора МАДИ, 20 лет возглавляющего ФАС СССР. Великодушный, эрудит и демократ, он ловко лавирует между подводных камней на пути нашего автомобильного спорта, привнося в него западный менталитет и очень много делая для развития международных контактов».

Более того, оказалось, что Леонид Леонидович был даже близок к тому, чтобы занять высшую ступень в руководстве мировым автоспортом. Приведем строки из книги «Леонид Леонидович Афанасьев. Жизнь и научно-педагогическая деятельность», выпущенной МАДИ: «Это было время «великих перемен» в руководстве мирового автоспорта. В 1979 году с подачи первого президента Международной спортивной комиссии Жана-Мари Балестра была создана Международная федерация автоспорта (ФИСА) и Афанасьев стал ее вице-президентом. В 1981 году он мог занять и престижную должность президента». Этого тогда по ряду причин не случилось.

И еще об одном. Когда стало известно о приезде Балестра в Москву (это был первый визит в Россию главы автомобильной федерации), Леонид Леонидович обратился с просьбой принять на Гонке звезд «За рулем» почетного гостя. В интервью журналу после финиша Балестр произнес много лестных слов по поводу увиденного: гонка покорила его «накалом борьбы, зрелищностью и атмосферой».

ПЕРВЫЙ СРЕДИ ЮНЫХ

Три победы в четырех заездах на этапах, прошедших на автодромах «Моторленд Арагон» и «Спа-Франкоршан», – и Даниил Квят уверенно возглавил турнирную таблицу Формулы-«Рено 2,0». Россиянин – прошлогодний призер серии, а потому еще до начала сезона считался главным фаворитом. Теперь уже и сомнений нет, кто сильнее в компании из 40 юных пилотов.

В серии «Рено 3,5», где состоялись три этапа, трижды финишировал в первой десятке и набирал зачетные очки юный дебютант Николай Марценко. Пока он выступает удачнее, нежели старожилы этого чемпионата Даниил Мове и Антон Небылицкий. Лучший из россиян – Михаил Алешин, благодаря занятому им четвертому месту в Спа. Он был победителем «Рено 3,5» два года назад и, наверное, утратил часть мотивации. Но, честно говоря, от завсегдатаев невольно ожидаешь чего-то большего.

EH·700RK

Педали блестят металлом, сиденья хрустят кожей. Но для сна у моря не откидываются. Сзади, как ни странно, могут сесть двое взрослых.

ИЗ КОМАНДЫ «ФЕРРАРИ»

Даже искушенные жители Монте-Карло оборачиваются на хрипение выхлопа. Это что такое едет – «Феррари»? «Фиат-Абарт»? Сразу оба. А точнее, один из 1965 экземпляров лимитированной серии, за рулем которого **Петр Меньших**.

Красный капот с серебряными полосами, переходящими на крышу. Вон, внизу с такими же стоит «Феррари-458». «Абарт-695 Трибуто Феррари» компании не испортил бы, но проехать туда вниз по серпантину центральных улиц нельзя: этот район набережной закрыт, здесь пройдут гонки Формулы-1. Команда Алонсо уже тренируется неподалеку менять колеса своему болиду цвета моего «Трибуто». Поспешим к ним, не зря же проделали долгий путь к Лазурному берегу.

Усыпанный изображениями скорпиона – они на руле, моторе, кузове, колесах, разных крутилках – «Абарт-695 Трибуто» многолик. Таким может быть и его хозяин. Или хозяйка. Стоит ей сесть в спортивное, расшитое красной ниткой сиденье, удерживающее лопатки, как хороший партнер в танце, и она уже не оторвет рук от цветной, подрезанной снизу баранки с толстым ободом. Но надолго задумается, вставив ключ в замок зажигания. Бесполезно искать здесь кнопку с понятной надписью *Start* или рычаг переключения передач. Там, где он мог бы стоять, расположены четыре кнопки на карбоновой площадке. Новоиспеченная хозяйка нажмет *A/T*, игнорируя остальные, с обозначениями *1, R, N*. Но тут и искушенный водитель замешкается: какую лучше нажать для комфортного движения?

Ядовитый, быстрый и громкий «Абарт-695» даже взвоет от возмущения: ехать в ручном режиме, не переключаясь на самую верхнюю передачу, – это безобразие. Почти сразу раздастся страшный рев, – люди подумают, что по дороге идет военный грузовик. Наша водительница еще долго не сообразит, что едет в ручном режиме и нужно нащупать под рулем лепестки, чтобы перейти вверх. У въезда на платную дорогу ей будут делать

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Abarth 695 Tributo Ferrari

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	3657×1627×1490
Колесная база, мм	2300
Объем багажника, л	185/610
Снаряженная масса, кг	1070
Разгон 0–100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	225
Топливо	A95
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,4/5,4/6,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1368 см^3, 132 кВт/180 л.с. при 5750 об/мин, 250 Н·м при 3300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; 5-ступенчатый робот.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон» с треугольными поперечными рычагами/связанные рычаги; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 205/40R17.

комплименты и даже дадут скидку в 50 центов, что на какое-то время может ее вдохновить, но, проехав с ревом еще несколько километров, она повернет назад. Задний ход на парковке просто так кнопкой *R* не включить, вначале нужно нажать на тормоз... Гипотетическая дама так и простоит в слезах поперек дороги, ожидая спонсора. Но от машины всё равно не откажется – уже влюбилась в ее красный цвет.

Другое дело, если «Абарт-695 Трибуто Феррари» попадет в руки хозяина, всегда молодого душой, – такого, как я. Ему будет о чем поговорить в пивной «Казино», что у самого крутого поворота трассы Формулы-1 в Монте-Карло. Не зря же придворное тюнинг-ателье «Фиата» «Абарт» работало над этим гоночным карликом вместе с командой «Феррари». Да, за его цену в 43 тыс. евро не купишь и четверти обычного «Феррари», но зато со временем эта серия будет только дорожать.

Под красным капотиком скрывается всего лишь 1,4-литровая турбо-«четверка», но ее разогнали до 180 л.с. И она разгоняет до сотни малыша, которого можно протереть салфеткой от завтрака, за семь секунд. А максималка у него вполне взрослая: 225 км/ч.

Вот спящие камеры не видят, как «Трибуто» нарывается на лишение прав. Сброс скорости – и повторный рывок быстрыми толчками подрулевых переключателей. В повороте упругий малыш неуязвим. Поразительно, как точно он держит траекторию. Но не дай бог отвлечься хоть на секунду – например, нащупывая телефон. Острый руль тут же направит машину в сторону. Вот

Красные тормозные механизмы работают великолепно. Для их охлаждения в бамперах предусмотрены решетки. Дворник назойливо чистит затемненное стекло по командам датчика дождя.

Багажник неожиданно большой. Спинка заднего сиденья разрезная.

Красная крышка со скорпионом говорит о незаурядности двигателя.

Слева под рулем круглый указатель давления наддува, оцифрованный аж до 2 бар.

оно, наглядное учебное пособие о вреде мобильников в автомобиле.

Короткая база, жесткая подвеска – мы с «Абартом-695» обожаем повороты. И именно в них той ночью покорили друг друга. Он подчиняется мне мгновенно, без лишнего риска. Особенно в спортивном режиме, когда переключения передач становятся стремительнее, а руль – острее. Мой «Абарт» мог блеснуть системой управления распределением момента – Torque Transfer Control. Подтормаживая по отдельности ведущие колеса, она помогает проходить виражи. В критической ситуации спасательный круг бросит система динамической стабилизации.

Но думать об этом неприятно, особенно проезжая ночью высоченные мосты Лазурного берега.

Днем молодые люди на автобусных остановках подбадривали нас рукой: ну-ка поддай еще жару, сделай этот пузатый «мерс»! В ручном режиме – легко, а вот если нажал кнопку *1* и едешь на автомате, коробка передач едва ли оправдает ожидания «болельщиков». Роботизированный автомат MTA (Manual Transmission Automated) просто перещелкивает своей электроникой обычную механическую пятиступку. В автоматическом режиме я постоянно кивал головой, невольно реагируя на рывки при переключении. Коробка при этом задумывается, а двигатель больше 5500 оборотов не выдает. Это не понравилось.

Но в Монте-Карло, на трассе Формулы-1, у боксов «Феррари» совсем не хотелось об этом вспоминать. Тем более когда любуешься воплощением больших мифов в малом формате. **ЗР**

МОТО
НА ПОЛНОМ ПРИВОДЕ >22
ZAETA 530DT
МОТО
ОСКАЛ БРИТАНСКОГО МОТОПРОМА
МОТО
F3. AGUSTA ТРОИТ!
НЕМЦЫ В ГОРОДЕ

ОРАНЖЕВОЕ МОРЕ

Жизнь на итальянском острове такая же яркая и сочная, как апельсины, которые растут здесь повсюду. В этом убедилась **Анна Клепач**, наблюдая за тем, как тут водят автомобили, любят поболтать обо всем на свете и обедать по нескольку часов кряду.

ПЕРЕЛЕТ

Добраться до Сицилии из Москвы проще всего самолетом (на машине путь, к сожалению, займет слишком много времени). Прямых перелетов на остров нет: сначала придется долететь до Рима или Милана. Если бронировать билеты сильно заранее, можно уложиться в 16 тысяч рублей за вояж туда-обратно. Казалось бы, Сицилия не такой уж большой остров, но здесь построили аж пять аэропортов. Самые крупные – в Палермо и Катании.

Сходишь с трапа самолета, садишься в машину... и впадаешь в панику. Нет, по улицам уже давно не разгуливают мафиози с пистолетами сорок пятого калибра и острыми как бритва кинжалами, просто движение на дорогах такое, что начинает кружиться голова. Понять логику и обнаружить хоть какую-то последовательность в действиях местных водителей под силу лишь очень наблюдательным. Повернуть направо из левого ряда, обогнать по встречке, протиснуться в миллиметре от припаркованного авто – дело плевое и привычное. За рулем здесь чувствуешь себя молекулой, участвующей в конкурсе «Самое хаотичное броуновское движение». Вокруг носятся машины, мотоциклы, мопеды, пешеходы. Самыми горячими оказались водители «фиатов-пунто» – гоняют как сумасшедшие. Да еще вечно садятся на хвост и отчаянно моргают фарами, требуя уступить путь. Наверное, чтобы ориентироваться в этой суматохе, надо здесь родиться.

Ну и пусть ездить по узеньким улочкам Сицилии на массивной «Инсигнии» трудно. Раз мне даже не удалось протиснуться из-за непозволительных по местным меркам габаритов. Зато багажник легко проглотил три чемодана и остался почти наполовину пустым.

ДОРОГИ

Рассчитывать на указатели или карту и верить, что с их помощью нетрудно добраться до пункта назначения, могут лишь очень самоуверенные люди. Ну или местные. Всем прочим лучше запастись навигатором, дабы сберечь время и, главное, нервы. Приятно, что стоимость проезда по платным магистралям символическая: за 50-километровый отрезок потребуют меньше одного евро.

Прерывистая линия, разрешающая обогнать еле плетущийся грузовик, встречается так же редко, как у нас солнце зимой. Но для коренных жителей острова это не проблема – плевать они хотели на разметку и ограничение скорости. Такие мелочи не заслуживают внимания сицилийца! Наши водители по сравнению с ними – воспитанные дети. На мой «Опель»,

маниакально соблюдавший все требования ПДД, смотрели как на диво дивное.

Крупных автотрасс на Сицилии нет. Автобаном здесь обычно называют двухполосную дорогу без разделительного отбойника. В городах же и на серпантинах дорожки такие узкие, что иногда приходится останавливаться и пропускать встречных. Поэтому так много маленьких и побитых со всех сторон машин. А наши универсалы «Астра» и «Инсигния» смотрелись на улочках сицилийских городов как упитанные слоны в кондитерской. Зато сколько багажа влезло! Мелким «фиатикам» такое и не снилось.

МАРШРУТ

Как же здорово звучит название главного города Сицилии! Па-лер-мо, красиво так, мелодично. Но само местечко не вызывает бури эмоций – обычный прибрежный городок. Так что проехать мимо него совсем не жаль.

Пометку «посетить обязательно» я ставлю напротив трех других городов – Таормина, Цафферана-Этнея, Катания.

Таормина расположилась на восточном побережье. Точнее, вдоль самого берега тянутся многочисленные отели (цена за сутки в среднем 5000–7000 рублей в пересчете на наши деньги), а город притаился высоко на горе. Подняться наверх можно на фуникулере (всего-то за 30 рублей). По живописной центральной улице с домами, словно нарисованными акварелью, хочется бродить сутки напролет. Ее не портят даже витрины дорогих магазинов, натыканные через каждые десять метров.

Цафферана-Этнея – лучшее доказательство того, что старые обшарпанные домишки невероятно притягательны и прекрасны. Что ни здание, то номинант на самый аутентичный дом Сицилии. Жаль, не хватило мужества постучать в первую попавшуюся дверь и напроситься на ужин, чтобы своими глазами увидеть, как живут здесь обычные люди.

Центр Катании мало чем отличается от других старых европейских городов – ни по архитектуре, ни по свободному пространству для парковки, вернее, его отсутствию. Бесцельно кружить по центру в поисках незанятого местечка можно до головокружения. Проще раскошелиться

В один из дней у нас в плане стоял полет на параплане. Я утрамбовала в багажник «Инсигнии Спортс Турер» два комплекта для полета (снаряжение оказалось очень увесистое и объемное), довезла его до площадки... и сбежала. Вместо захватывающего полета выбрала поездку в Таормину и Катанию. И не жалею!

на восемь евро и припарковаться в подземном гараже. Бонусом идет нелимитированное время стоянки.

Обязателен для посещения местный рынок. Вот где кипит настоящая жизнь! Продавцы зазывают попробовать фрукты, сыры, ягоды и, конечно, бордовые сицилийские апельсины. А уж какие тут рыбные лавки! Не лавки, а мечта. Атмосфера пьянящая – повсюду стоит гам и шум, все что-то кричат и куда-то бегут.

После рынка понимаешь всё. Рулить на «Опеле» по улочкам, где носятся угорелые сицилийцы, теперь не страшно. И все эти дикие перестроения, нелогичные перекрестки – всё кажется привычным и нормальным.

СИНЬОР ЛИМОН

Когда смотришь на Италию из окна самолета, поражаешься, сколько же здесь ухоженных разноцветных полей – буквально каждый сантиметр земли на счету. Но вот на Сицилии жители не столь рачительны и предпочитают выращивать только то, что проще и больше нравится. А это лимоны, из которых здесь готовят невероятно вкусный ликер лимончелло. Разумеется, винные погреба тут тоже не пустуют. Местное белое вино одно из самых вкусных, в чем мне не раз доводилось убедиться. А вот красное – на любителя. Слишком уж оно терпкое и густое.

ЭТНА

Не подняться на Этну нельзя. Еще бы! Ведь этот вулкан самый высокий в Европе из действующих. Как это ни неожиданно, более знаменитый Везувий в два с половиной раза меньше.

Жителей ближайших деревень вовсе не смущает, что они живут на вулкане. А ведь примерно раз в столетие извержение стирает с лица земли как минимум один поселок. Менее серьезные проявления активности случаются чуть ли не каждый месяц. Разгадка такой храбрости проста: земля тут очень плодородная, вот и не спешат фермеры срываться с тепленького местечка. Не бояться здесь приучают с детства: на подъезде к одному из кратеров мне повстречалось не меньше десяти групп школьников, которые что-то кропотливо изучали на склонах.

Забавно, что в туристической страховке прописана куча всего – и мятежи, и ливни, и чуть ли не нападение представителей внеземных цивилизаций, а вот от извержения вулкана страховать здесь не станут ни за какие коврижки. И в этом вся Сицилия – ее обитатели относятся к жизни со здоровой долей пофигизма. ЗР

ДОСТОЯНИЕ ИМПЕРИИ

Этот автомобиль – один из шедевров немецкой инженерии второй половины 1930-х и свидетель самых драматичных событий прошлого столетия. Окунулся в эпоху **Сергей Канунников.** Фото **Георгия Садкова**.

Интересно все же, что сталось с фирмой «Бреннер и Шот», продавшей этот БМВ-327 в 1939-м со своей фирменной табличкой, гордо прикрепленной к стройному черному кузову? Сыскать следы едва ли возможно: столько лет прошло! А ведь дом, где помещался хэндлер (нем. Händler – торговец) БМВ, стоит по сей день, хотя, похоже, от довоенного в нем осталось мало. Зато он расположен в символичном месте: на углу Унтер-ден-Линден и Фридрихштрассе, где некогда действовал тот самый контрольно-пропускной пункт «Чарли» – одна из прорех между двумя Берлинами и двумя Германиями...

НАУКА И ТЕХНИКА

Отвлечемся от привязки ко времени и попробуем вычертить портрет этого автомобиля. Верхнеклапанный 6-цилиндровый двигатель объемом 1971 см^3 развивает 55 л.с. Такие показатели и в середине 1950-х считали нормой. Кстати, восточные немцы ставили на БМВ и ЭМВ почти такие же моторы (лишь слегка модернизированные) до середины 1950-х, а западные использовали версию с увеличенным объемом и вовсе до начала 1960-х. Ну а те, кому доводилось ездить на БМВ после войны, вспоминали, что при аккуратном обращении и правильном уходе двигатели служили очень и очень долго.

Четырехступенчатая коробка передач – полностью синхронизированная, четвертая – прямая. Гидравлические тормоза (причем с механизмом саморегулирования колодок), централизованная смазка узлов шасси. Передняя подвеска – независимая. Реечное рулевое управление, стеклоочистители с электроприводом и даже радиоприемник «Филипс». И все это – в 1937 году! Именно тогда дебютировал БМВ-327 – спортивный отпрыск популярной серии 320.

Рядную 2-литровую «шестерку» числили одним из лучших моторов своего времени и, модернизируя, делали также после войны.

Табличка фирмы, продавшей автомобиль первому владельцу.

Техника езды на 327-м ничем не сложнее, чем на «Победе» и даже 21-й «Волге». Мотор без надрыва разгоняет купе. Передачи включаются мягко и достаточно легко. Конечно, небольшая задержка необходима – мы не на гонках. Да и вообще, предмет такого возраста вызывает заслуженное почтение, а посему требует аккуратного обращения. Тормоза БМВ тоже не заставляют выкатывать глаза при каждом замедлении. Рулевое управление по нынешним меркам, конечно, далеко не спортивное, но получше, нежели у многих ровесников и даже моделей лет на десять-пятнадцать младше.

Обзорность купе по любым понятиям – «танковая». Впрочем, спортивные авто века нынешнего выигрывают лишь за счет боковых зеркал.

А вот обслуживание… Летом масло в двигателе следовало менять каждые 2000 км, зимой – каждые 1500 км. В коробке передач и заднем мосту – только каждые 15 000 км. Проверять и доливать масло в амортизаторы нужно каждые 3000 км. Даже централизованная система смазки шасси, позволяющая не лазить под автомобиль со шприцем, накладывала на водителя определенные обязанности: кнопку, подающую смазку к важным узлам, следовало на сухой дороге нажимать каждые 50 км, а на мокрой даже через 20 км! Немцы скрупулезно изложили все это на табличке под капотом. И не говорите, что вас не предупреждали!

ЦВЕТ ВРЕМЕНИ

Баварские автомобили (произведенные, однако, в Тюрингии), особенно спортивные модели, ценили люди, сведущие в технике или приобщенные к искусству. На БМВ, например, ездили Вилли Мессершмитт и подававший большие надежды архитектор Альберт Шпеер, который стал одним из руководителей промышленности рейха.

Автомобили с бело-голубой эмблемой выступали в многочисленных гонках, где в 2-литровом классе им, по сути, не было равных.

Большинство подобных соревнований в Германии конца 1930-х носило военно-спортивный характер. Водители, часто офицеры вермахта и СС, выигрывая друг у друга, набирались мастерства для предстоящих битв и служили примером подрастающему поколению. В гонках участвовали, как правило, открытые машины, купе – куда реже.

Нереставрированный салон хранит дух давно ушедшей эпохи. Причем и в прямом смысле.

Заднее сиденье – для тех, кто готов терпеть неудобства, чтобы прокатиться в таком автомобиле хотя бы пассажиром.

Симметрично элегантному спидометру – указатели уровня топлива, давления и температуры масла, температуры воды.

Кстати, у БМВ-327 с таким кузовом – чаще всего работы дармштадтской фирмы «Аутенрит» (Autenrieth) – в Германии почти не было конкурентов. Спортивные модели обычно оснащали открытыми кузовами родстер или кабриолет. Стоило баварско-тюрингское купе совсем не дешево – 7500 рейхсмарок, тогда как солидный седан «Мерседес-Бенц 230» с кузовом W143 (как у Штирлица) обходился в 5875 марок, а народный ДКВ с двухдверным закрытым кузовом стоил 2350 марок. До мая 1941 года, когда 327-й сняли с производства, изготовили лишь 179 купе. Последнее, кстати, приобрел консул Бразилии в Гамбурге.

Война, хоть и обещала быть недолгой и победоносной, потребовала от немецких производителей и покупателей забыть о гражданских, тем более спортивных машинах. О некоторых – надолго, об иных – навсегда.

СТОРОНЫ СВЕТА

Сразу после войны на заводе в Тюрингии, в советской оккупационной зоне, понемногу восстановили производство предвоенных машин. Вслед за 321-й и 326-й в 1948 году вернули и 327-ю. На западе же в Мюнхене первая послевоенная модель дебютировала лишь в 1951 году.

В ГДР 327-е тоже числили VIP-автомобилями. На кабриолетах ездили писатели Бертольд Брехт и Иоганнес Бехер (министр культуры республики.) Теперь кабриолет стоил 17 400 марок,

Над родным радиоприемником «Филипс» – пепельница из той эпохи, когда с курением не боролись.

Редакция благодарит Эдгара Гасунса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

ОТ РЕЙХА ДО РЕСПУБЛИКИ

Купе и кабриолеты БМВ-327 выпускали в 1937–1941 гг. и оснащали 6-цилиндровым 2-литровым 55-сильным мотором с двумя карбюраторами, а часть машин модификации 327/328 (другое обозначение – 327/80) – 80-сильной версией двигателя с тремя карбюраторами. До 1941 года построили 1124 кабриолета и 179 купе. Автомобили выпускали также в 1948–1955 гг. (с 1951-го – под маркой ЭМВ). Последняя версия с 57-сильным двигателем отличалась деталями кузова и интерьера. После войны собрали 353 кабриолета и 152 купе.

Заливную горловину бензобака оформили с фантазией.

Герб кузовного ателье, сотрудничавшего с БМВ. Действительно, есть чем гордиться.

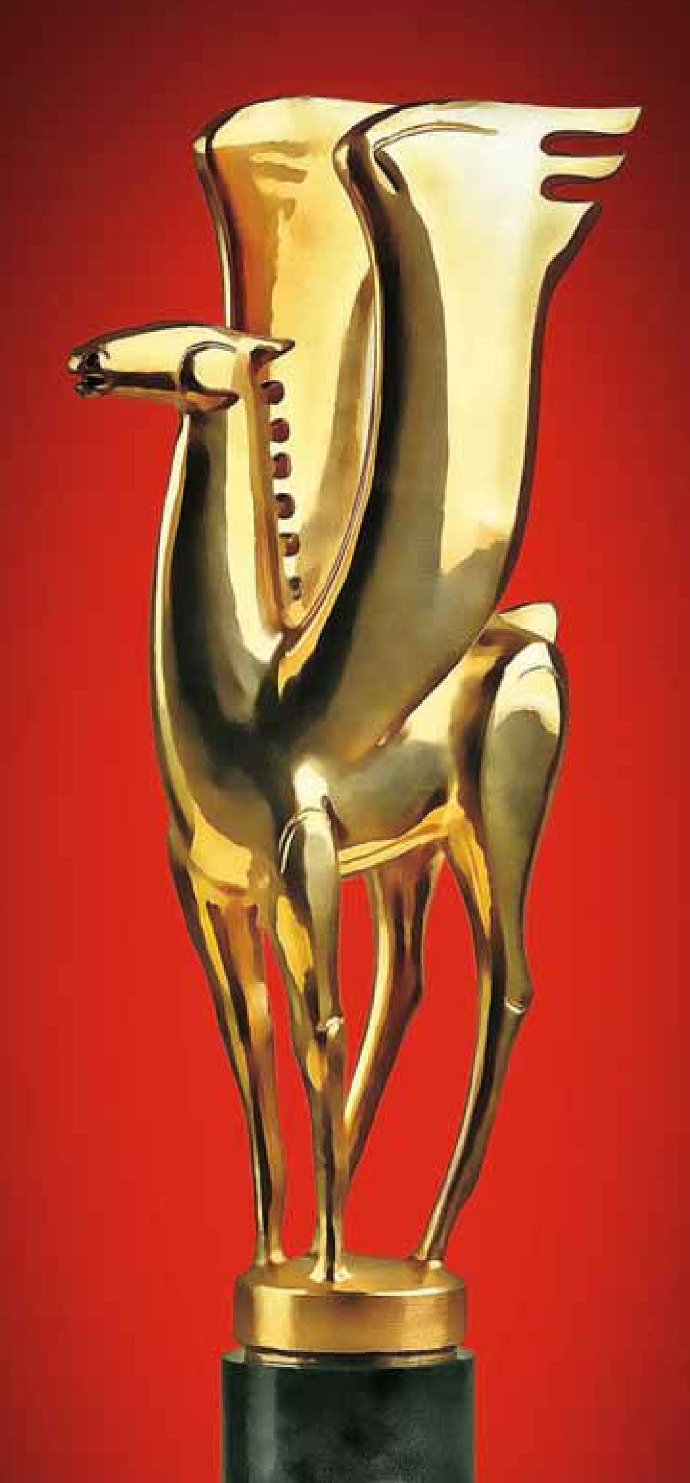
а купе (их начали собирать в 1951-м) – 18 590 марок. За ИФА-F8, копию предвоенного ДКВ, просили 8450 марок. Но и такая сумма в Восточной Германии для большинства была неподъемной.

Интересно, что 120 из 152 выпущенных после войны купе БМВ-327, словно прощаясь с одним из технических шедевров 1930-х, собрали в 1955 году – в последний год производства ЭМВ, которые сменил 3-цилиндровый «Вартбург-311».

Немало 327-х оказалось в СССР. На улицах мелькали и кабриолеты, и купе. Правда, со временем их «одомашнивали» инородными деталями, в том числе моторами, агрегатами ходовой, приборами, колесами, даже фарами. Некоторые машины сгнили во дворах и на свалках, редкие выжили. А этому купе вообще удивительно повезло. Машина первой половины 1939 года (заводской номер 73 813) умело отреставрирована, салон сохранился практически в первозданном виде. Наверное, поэтому, сидя в автомобиле, ощущаешь нечто особенное. Вот сейчас мы с БМВ вырулим от добротного загородного дома на гравийную дорожку, повернем на пустынное шоссе и поедем в прошлое – интересное и страшное. Во времена, когда умели делать такие автомобили. А империи, которая многим казалась тысячелетней, оставалось жить еще долгих шесть лет... ЗР

ГРАН-ПРИ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» 2013



ИДЕМ НА РЕКОРД!

Нам есть чем гордиться – год от года популярность конкурса «За рулем» бьет рекорды. В прошлом году мы приняли от читателей 62 258 анкет – это лучшее достижение за все прошедшие Гран-при. А ныне порадовали автопроизводители: они заявили 49 моделей-дебютантов, которые поборются за звание лучших новинок российского автомобильного рынка. Это почти вдвое больше, чем в прошлом году. И очередной рекорд – столько претендентов еще никогда не участвовало в нашем состязании! Больше представили автомобилей – увеличилось и число классов, где разыгрываются Золотые Пегасы. Чтобы все автомобили соревновались в равных условиях, кроссоверы поделили на три класса: в зависимости от размерности и цены моделей. Два отдельных зачета теперь также в компактном и среднем классах. Достойное количество соискателей позволило ввести отдельные призы для спорткаров и пикапов. Итого – в этом году мы вручаем Пегасы в 13 отдельных классах. Очередной рекорд!

Принцип голосования остался без изменений. На следующих страницах вы найдете каталог из 49 моделей, которые мы считаем самыми значимыми дебютами российского рынка. Они разбиты по классам, и в каждом следует выбрать лучшую модель, распределив баллы между автомобилями-участниками. Краткая инструкция, объясняющая принцип голосования, размещена рядом с анкетой, сразу после каталога. Как и в прошлом году, каталог и анкета публикуются, помимо журнала «За рулем», в родственных изданиях – в журнале «Купи авто», газете «За рулем – Регион», а также на сайте «За рулем.РФ». Читатели всех изданий имеют равное право как на голосование за лучшие автомобили, так и на участие в розыгрыше призов среди авторов заполненных и присланных анкет, – а это два хэтчбека и два седана «Киа-Рио», машины из числа самых горячих новинок российского рынка!

Оценка автомобилей-претендентов и определение победителей зависят только от вас. Внимательно изучите последующие страницы, где собраны номинанты с фото и краткими характеристиками – диапазоном мощности двигателя, типом привода, вариантами кузова, ценой. Там же приведены ссылки на номер журнала «За рулем», из которого можно почерпнуть недостающую информацию о модели. Если какой-то автомобиль еще не был испытан или хотя бы представлен в нашем журнале, то информация о нем обязательно появится в ближайшее время. Это означает, что на данный момент дебютант настолько свежий, что еще не добрался до России. Но едва он это сделает, сразу попадет в руки испытателей ЗР и затем на страницы журнала.

Ждем ваших ответов – следите за нашими публикациями!

МАШИНЫ ОЦЕНИВАЮТСЯ ПО СЕМИ КРИТЕРИЯМ

Ездовые качества: одна из самых важных характеристик автомобиля, отнеситесь к оценке динамики и управляемости очень внимательно. Настоятельно советуем обратиться к нашим публикациям. Испытатели ЗР разобрали ездовые свойства большинства машин до последней мелочи.

Практичность: чем лучше претендент отвечает понятию «машина на каждый день», тем более высокую оценку он получает. В этой категории важны такие параметры, как размеры салона и багажника, возможности трансформации. Не стоит забывать и про подготовку к российским условиям эксплуатации.

Цена/качество: если коротко, это означает следующее – стоит ли автомобиль запрашиваемых за него денег. Далеко не всегда самый дешевый автомобиль в классе автоматически является лучшим по соотношению цена/качество. Не дайте здесь себя обмануть.

Комфорт: удобно ли водителю и пассажирам, насколько хорошо автомобиль оснащен различным оборудованием. Вот самый простой тест на комфортабельность машины: просто спросите себя, захочется ли отправиться на ней в дальнее путешествие.

Прогрессивные технологии: здесь следует оценить превосходство модели в плане насыщения передовыми решениями и технологиями. В эту категорию входит также оснащение системами активной и пассивной безопасности.

Престиж модели: автомобиль всегда был статусной вещью, поэтому здесь вполне можно руководствоваться простым правилом. Задайте себе вопрос: покупка какой модели сделает меня успешным человеком в глазах окружающих?

Дизайн: трудно выразить в баллах восхищение внешностью авто, но все же попробуйте. Ведь именно привлекательный дизайн станет основным поводом для последующей, более обстоятельной встречи с машиной.

Результаты конкурса мы по традиции объявим в первом номере 2013 года.

МАЛЫЙ КЛАСС

Здесь собрались сразу три бюджетные модели – в той или иной мере бестселлеры рынка. Все эти модели уже можно купить. Причем первые две собирают в России, а третья поставляется из Украины.

101. Chevrolet Aveo. 115 л.с., передний, хэтчбек, седан, 444 000–563 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5.

102. Lada Granta. 87–98 л.с., передний, седан, 259 000–291 000 руб. ЗР, 2011, № 9, 10, 11; 2012, № 1, 3, 4.

103. ZAZ Vida. 109 л.с., передний, хэтчбек, седан, 389 000–399 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

КОМПАКТ-КЛАСС

Перед вами четыре автомобиля из наиболее популярного сегмента. За исключением претендента № 201, их российские комплектации заметно отличаются от европейских. А для № 204 Россия вообще стала третьей родиной – раньше автомобиль собирали лишь в Китае и Аргентине. Его продажи начнутся в самое ближайшее время.

201. Honda Civic. 142 л.с., передний, седан, хэтчбек, 749 000–949 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4, 7, 9.

202. Hyundai i30. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 649 000–909 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

203. Kia cee'd. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 599 000–959 900 руб. ЗР, 2012, № 7.

204. Peugeot 408. 110–150 л.с., передний, седан, 549 000–789 000 руб. ЗР, 2012, № 5, 8.

КОМПАКТ-ПЛЮС

Мы выделили эти модели в отдельную группу, так как они не претендуют на массовые тиражи, декларируя престиж и определенный шик передвижения в компактных размерах. Автомобиль № 301 ожидается в продаже осенью. Другие машины уже вовсю продаются.

301. Audi A3. 105–200 л.с., передний или полный. ЗР, 2012, № 8.

302. Citroen DS4. 120–200 л.с., передний, хэтчбек, 757 000–1 107 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

303. Hyundai Veloster. 132 л.с., передний, хэтчбек, 849 000–1 089 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

304. Subaru Impreza. 114–150 л.с., полный, седан, 974 000–1 324 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

СРЕДНИЙ КЛАСС

Средний класс мы нынче разделили на две группы. В данной представляем автомобили, которые наиболее полно воплощают идею просторной и практичной семейной машины. За исключением претендента № 401, все остальные уже в свободной продаже.

401. Chevrolet Malibu. 182 л.с., передний, седан. ЗР, 2012, № 5.

402. Hyundai i40. 150 л.с., передний, седан, 1 089 000–1 398 000 руб. ЗР, 2012, № 8.

403. Kia Optima. 150–180 л.с., передний, седан, 939 900–1 319 900 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

404. Peugeot 508. 120–204 л.с., передний, седан, 839 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

405. Toyota Camry. 148–277 л.с., передний, седан, 959 000–1 463 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4.

СРЕДНИЙ ПЛЮС

Эти машины выделили в особую группу, так как в их покупке обязательно присутствует эмоциональная составляющая. Дизайн и ходовые качества данных моделей в той или иной степени выделяются из прочего среднего класса. Равно как и цена.

501. BMW 3 Series. 136–306 л.с., задний, седан, 1 250 000–2 000 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 6.

502. Citroen DS5. 150–160 л.с., передний, хэтчбек, 1 119 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

503. Volkswagen Passat CC. 152–300 л.с., передний или полный, седан, 1 109 000–1 981 000 руб. ЗР, 2012, № 3.

БИЗНЕС-КЛАСС

Воплощением престижа в этом году, как, по странному совпадению, и в прошлом, служат три диаметрально противоположные модели. Но с одним общим признаком – солидным статусом.

601. BMW 6 Series Gran Coupe. 313–450 л.с., задний или полный, седан, 3 950 000–4 950 000 руб.

602. Hyundai Grandeur. 250 л.с., передний, седан, 1 569 000–1 749 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

603. Lexus GS. 209–343 л.с., задний или полный, седан, 1 730 000–3 160 000 руб. ЗР, 2012, № 6, 8.

ВЭНЫ

Этим термином мы решили объединить различные по размерам модели, чей главный общий признак – близкий к однообъемному силуэт кузова и широкие возможности трансформации салона.

701. Lada Largus. 87–98 л.с., передний. 349 000–450 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 3, 4, 5.

702. Mercedes-Benz B-Klasse. 122–156 л.с., передний. 1 050 000–1 170 000 руб. ЗР, 2011, № 12.

703. Opel Zafira Tourer. 115–165 л.с., передний, 799 000–1 113 500 руб. ЗР, 2012, № 1.

704. Toyota Alphard. 275 л.с., передний, 2 485 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ

В данном и последующих классах мы не указываем тип кузова в подписях, так как у всех кроссоверов он примерно одного и того же вида – универсальный. Эти машины, вообще-то, предназначены для хороших дорог, но не спасуют и перед легким бездорожьем.

801. Citroen C4 Aircross. 117–150 л.с., передний или полный, 799 000–1 194 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

802. Great Wall Hover M2. 105 л.с., передний или полный, от 460 000 руб.

803. Lifan X60. 133 л.с., передний. ЗР, 2012, № 2.

804. Opel Mokka. 140 л.с. передний или полный, 717 000– 955 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

805. Peugeot 4008. 150 л.с., полный, 999 000–1 261 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

806. Renault Duster. 90–135 л.с., передний или полный, 449 000–681 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 4.

КРОССОВЕРЫ КОМПАКТНЫЕ

Все вышеперечисленное можно спокойно отнести и к этой размерной группе кроссоверов, где собрались модели только японского происхождения. Тем показательнее предстоящая битва – ведь именно модели из Страны восходящего солнца из года в год лидируют в сегменте полноприводных машин.

901. Honda CR-V. Полный, 1 149 000 руб.

902. Mazda CX-5. 150 л.с., передний или полный, 929 000–1 304 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 5.

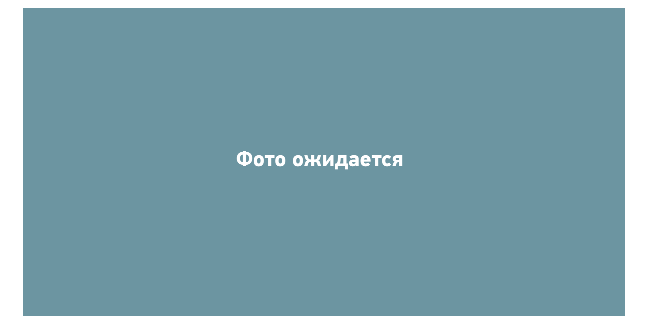
903 Subaru XV. 114–150 л.с., полный, 984 200–1 336 000 руб. ЗР, 2012, № 3, 8.

КРОССОВЕРЫ СРЕДНИЕ

Перед нами аналоги семейного авто в полноприводном формате. Солидные размеры этих машин позволяют легко разместить в салоне три ряда сидений. Тогда по своим возможностям кроссовер будет мало чем отличаться от минивэна.

1001. Great Wall H6. 133–150 л.с., передний или полный, от 699 000 руб. ЗР, 2011, № 10.

1002. Hyundai Santa Fe. 176–197 л.с., передний или полный.



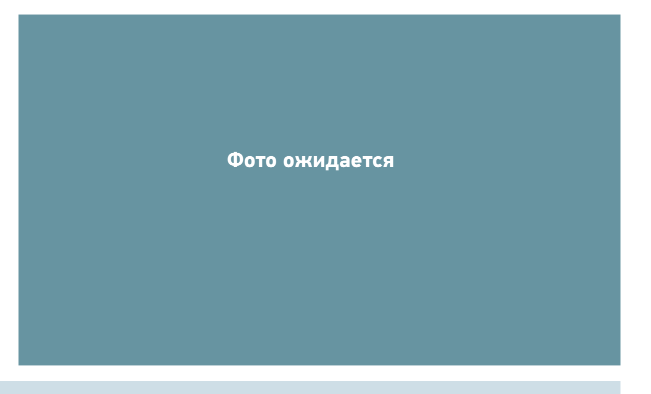
1003. Kia Sorento. Передний или полный.

1004. Mitsubishi Outlander. 146–167 л.с., полный. ЗР, 2012, № 7.

ВСЕДОРОЖНИКИ ЛЮКС

Перед нами престижные полноприводные автомобили, которые вдобавок обладают неплохими внедорожными качествами. Модель под номером 1102 еще дорабатывается, поэтому мы смогли представить ее фото лишь в камуфляже. Зато нам уже известны ее характеристики! Хотя продажи начнутся только в декабре.

1101. Mercedes-Benz M-Klasse. 258–557 л.с., полный, 2 890 000–5 220 000 руб. ЗР, 2011, № 11; 2012, № 8.



1102. Range Rover. 340–510 л.с., полный.

СПОРТКАРЫ

Нынешний год урожайный на спортивные модели самого разного толка. Понимая, что каждая из них, независимо от цены, размеров и конструктивных особенностей, служит лишь одной цели – доставлять владельцу удовольствие от вождения, мы не побоялись свести их в один класс.

1201. Chevrolet Camaro. 323–432 л.с., задний, купе, 1 990 000–2 600 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 8.

1202. Mini Coupe. 122–184 л.с., передний, купе, 940 000–1 215 000 руб. ЗР, 2011, № 11.

1203. Subaru BRZ. 200 л.с., задний, купе, 1 600 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 5.

1204. Porsche 911 Carrera. 350–400 л.с., купе, кабриолет, 4 415 000–5 669 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

1205. Toyota GT 86. 200 л.с., задний, купе. ЗР, 2012, № 9.

ПИКАПЫ

Дождались своего часа и эти утилитарные автомобили. Хотя для многих владельцев они часто являются машиной для хобби. В этом году у нас три новинки: № 1301 и № 1303 уже продаются, а вот модель № 1302 следует подождать. Ее поставки из-за наводнения в Таиланде были задержаны.

1301. Ford Ranger. 150–200 л.с., полный, 1 112 000–1 541 000 руб. ЗР, 2012, № 1.

1302. Mazda BT-50. 150 л.с., полный.

1303. SsangYong Actyon Sports. Задний или полный, 789 000–1 079 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

Как голосовать за лучшие автомобили

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 13 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2012 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

11. Отсканированную анкету можно отправить по адресу grandprix@zr.ru или проголосовать на сайте grandprix.zr.ru

Напоминаем, что в розыгрыше четырех автомобилей «Киа-Рио» 24 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 24 ноября 2012 года.

Класс	Автомобили / Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Chevrolet Aveo	101									
	Lada Granta	102									
	ZAZ Vida	103									
Компакт-класс	Honda Civic	201									
	Hyundai i30	202									
	Kia cee'd	203									
	Peugeot 408	204									
Компакт-плюс	Audi A3	301									
	Citroen DS4	302									
	Hyundai Veloster	303									
	Subaru Impreza	304									
Средний класс	Chevrolet Malibu	401									
	Hyundai i40	402									
	Kia Optima	403									
	Peugeot 508	404									
	Toyota Camry	405									
Средний плюс	BMW 3 Series	501									
	Citroen DS5	502									
	Volkswagen Passat CC	503									
Бизнес-класс	BMW 6 Series Gran Coupe	601									
	Hyundai Grandeur	602									
	Lexus GS	603									
Вэны	Lada Largus	701									
	Mercedes-Benz B 200	702									
	Opel Zafira Tourer	703									
	Toyota Alphard	704									

Класс	Автомобили / Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы малые	Citroen C4 Aircross	801									
	Great Wall Hover M2	802									
	Lifan X60	803									
	Opel Mokka	804									
	Peugeot 4008	805									
	Renault Duster	806									
Кроссоверы компактные	Honda CR-V	901									
	Mazda CX-5	902									
	Subaru XV	903									
Кроссоверы средние	Great Wall H6	1001									
	Hyundai Santa Fe	1002									
	Kia Sorento	1003									
	Mitsubishi Outlander	1004									
Вседорожники люкс	Mercedes-Benz M-Klasse	1101									
	Range Rover	1102									
Спорткары	Chevrolet Camaro	1201									
	Mini Coupe	1202									
	Subaru BRZ	1203									
	Porsche 911 Carrera	1204									
	Toyota ST 86	1205									
Пикапы	Ford Ranger	1301									
	Mazda BT-50	1302									
	SsangYong Actyon Sports	1303									

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 9, 10 и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2013

Фамилия________________________________
Имя________________________________
Отчество________________________________
Регион________________________________
Город/село________________________________
Адрес________________________________
____
Телефон 8(_____)________________________________
E-mail________________________________

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ________________________________

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка________________модель________________

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска________________
☐ год покупки________________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Приобретаете ли вы шины для вашего автомобиля в интернет-магазине?
☐ регулярно приобретаю
☐ не приобретаю, но готов рассмотреть такой вариант
☐ не приобретаю

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка________________ модель________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка________________ модель________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

ГОД БЕЗОПАСНОСТИ

«За рулем» объявил собственный год безопасности, в рамках которого предлагает несколько инициатив. Обработав анкеты, ЗР сможет аргументированно отстаивать мнение автомобилистов в диалоге с властью и всеми заинтересованными сторонами. Отметьте один или несколько близких вам тезисов или впишите свое предложение.

1. Представьте ситуацию: выехав при обгоне на встречную полосу, вы пересекли прерывистую линию разметки, а вернуться были вынуждены через сплошную. В этом случае справедливое наказание:
☐ за выезд на встречную полосу – лишение водительского удостоверения на 4–6 месяцев (судебная практика);
☐ за несоблюдение требований разметки – предупреждение или штраф 300 руб. (предложение ЗР);
☐ решу вопрос с инспектором (распространенная народная практика);
☐ другое:________________________________

2. ЗР предлагает изменить ГОСТ таким образом, чтобы зебры без светофоров были только на дорогах не шире одной полосы в каждом направлении. Считаем, что только так удастся обеспечить хорошую видимость водителям и безопасность пешеходам. Во всех иных случаях необходимы над- или подземные переходы либо светофорное регулирование.
☐ утопия, не в Европе живем!
☐ одна полоса – это слишком, предлагаю расширить до двух в каждую сторону;
☐ полностью поддерживаю;
☐ другое:________________________________

3. Мы знаем, что сигнальный жилет безусловно способствует безопасности и советуем каждому водителю положить его в автомобиль и обязательно надевать при вынужденной остановке в опасном месте.
☐ считаю, это добровольное дело каждого: хочешь – приобретай жилет;
☐ обязательное использование жилета следует закрепить в Правилах;
☐ думаю, жилет – бесполезная вещь;
☐ другое:________________________________

4. «За рулем» совместно с «Дженерал моторс СНГ» и рядом партнеров участвует в акции «Маленький Большой Пассажир». Мы призываем всегда использовать специальные кресла при перевозке детей.
☐ я никогда не посажу ребенка в машину без детского кресла;
☐ иногда можно обойтись без кресла – например, в чужой машине, такси или при коротких поездках;
☐ кресла дороги и неудобны, а как возить ребенка – личное дело мамы и папы;
☐ другое:________________________________

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ

ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,7 до 2,2 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01578** Цена **1076 р.**

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 1,6 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 75 мл. Код **01580** Цена **825 р.**

Suprotec *Люкс*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,4 л** (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы **после 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01579** Цена **1322 р.**

Suprotec *МКПП*
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код **01582** Цена **1026 р.**

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики ВВ калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

UMAREX

PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02556** Цена **3750р.**

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код **02548** Цена **3150р.**

ИМЗ

MP 654K-20
магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код **02658** Цена **4850р.**

MP 655K

магазин
100шт (ВВ) 8 (Диаболо)
вес 700гр
plastic/metal
Код **02659** Цена **3500р.**

GLETCHER

TT

магазин 18шт
вес 620гр
metal/metal
Код **02905** Цена **5150р.**

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код **02868** Цена **3500р.**

BRT 84

магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02764** Цена **2900р.**

SW B25

магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02765** Цена **3700р.**

BRT 92FS
магазин 19шт
вес 1100гр Blow Back
metal/metal
Код **02744** Цена **5000р.**

APS (NEW)
магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal Blow Back
Код **03095** Цена **5600р.**

Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код **02638** Цена **95*р.**

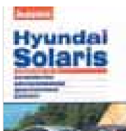
Баллон CO2 -12гр
20шт Код **02867** Цена **640*р.**
1шт Код **02558** Цена **40*р.**

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код **02788** Цена **500*р.**
*только при покупке пистолета.

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ Переплет: мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код **01966** Цена **480р.**
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код **01968** Цена **480р.**
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 269с. Код **01969** Цена **480р.**
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210x285, 296с. Код **01999** Цена **510р.**
LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 240с. Код **01964** Цена **620р.**
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с. Код **01963** Цена **620р.**
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 224с. Код **01996** Цена **480р.**
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код **02007** Цена **510р.**
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код **02006** Цена **510р.**
УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с. Код **02000** Цена **480р.**
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код **01944** Цена **850р.**
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210x285, 272с. Код **01945** Цена **850р.**
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код **01946** Цена **850р.**
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код **01953** Цена **850р.**
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x255, 232с. Код **01952** Цена **850р.**



Hyunday Solaris
(с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02961** Цена **750р.**

KIA RIO с 2011 г.
(с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02971** Цена **826р.**

VW POLO с2010г. седан
(с ДВС 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **03026** Цена **826р.**

CHEVROLET LACETTI
(с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200x260, 368с.
Код **02609** Цена **850р.**

Видеорегистратор LR-3000

Дисплей: 2" TFT. Камера: 2 Мп. Видео: 720P (1280x720), AVI.
Фото: 1280x960. microSD карта: до 32 Гб. Датчик движения, G-сенсор, автовыключение. HDMI, AV выход.
Питание: автоприкуриватель
Размеры: 78x48x18 мм. Вес: 80 гр
Крепление: кронштейн на присоске
Код **03032** Цена **3900р.**

Видеорегистратор HD DVR 500

Дисплей: 2" TFT LCD. Камера: 5 Мп. Видео: HD 1920x1080, MOV.
карта SDHC: до 32 Гб. TV выход.
Питание: автоприкуриватель, аккумулятор
Крепление: кронштейн на присоске
Код **02823** Цена **5300р.**

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

Код **01727** Цена **4400р.**

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.
Код **02089** Цена **850р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

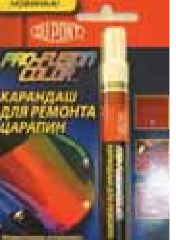
Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Карандаш для ремонта царапин

DuPont™ Pro-Fusion Color™



Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких сколов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.

Код **03097** Цена **600р.**

Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами. Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66

Код **02932** Цена **7800р.**

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

«ХОНДА-СИВИК»

даже в кузове седан остается драйверским автомобилем. Сравним новое поколение модели с ближайшим конкурентом – *«Маздой-3»*.

МОЕМ ДВИГАТЕЛЬ

без ущерба для его здоровья, ищем наиболее морозостойкие масла, начинаем выбирать зимние шины по результатам большого теста 14-дюймовых покрышек.

«СУБАРУ-ИМПРЕЗА»

вернулась на российский рынок в совершенно новом обличье. Что интересного скрыто в ней помимо неизменных оппозитного мотора и полного привода?

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Нужен ли он живущему в городе кроссоверу или все-таки нет? Сравниваем моно- и полноприводные версии «Рено-Дастер» и «Мазды СХ-5».

«НИССАН-ТИИДА»

всегда был серой мышкой автомобильного рынка. Может, за скромной внешностью скрывается потрясающая надежность модели?

ПЕРЕЕЗДЫ

остаются в числе самых запущенных и опасных участков российских дорог. Почему на переездах вечные пробки, давка, разбитый асфальт, кто за них отвечает? Сергей Смирнов пустился исследовать тему по дорогам Подмосковья.

ЗА РУЛЕМ БРОНЕВИКА

приходится забывать привычные водительские инстинкты. Даже если броневиком считать максимально защищенный от нападений представительский седан «Ауди».